



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Temporär landskapsarkitektur

Therese Montelius
& Johanna Rosander
Självständigt arbete • 30 hp
Landskapsarkitekturprogrammet
Alnarp 2020

Med tillämpning i Järnvägsstaden, Eslöv

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Temporär landskapsarkitektur - Med tillämpning i Järnvägsstaden, Eslöv
Temporary landscapearchitecture - With application in Järnvägsstaden, Eslöv

Therese Montelius, Johanna Rosander

Handledare: Anders Westin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Jitka Svensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Peter Dacke, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: A2E
Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod: EXo846
Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2020
Omslagsbild: Therese Montelius, Johanna Rosander
Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: temporär landskapsarkitektur, temporär användning, tillfällig landskapsarkitektur, temporär design, temporary landscape architecture, temporary design, temporary urbanism, placemaking

Tack

till vår handledare Anders Westin för ditt ovärderliga stöd. Tack för dina goda råd och synpunkter som fört vårt arbete framåt. Tack för ditt engagemang och din ständigt positiva inställning under vår arbetsprocess.

Ett stort tack till Moa Åhnberg och Matilda Suneson på Eslövs kommun som såg potential i vårt arbete och bidrog med väsentlig information.

Vi vill dessutom tacka de som delat med sig av sina tankar och reflektioner. Utan er hade vårt arbete inte blivit detsamma.

Sammandrag

Temporär landskapsarkitektur har under de senaste åren fått en allt större roll och utbredning i våra urbana städer. Temporär landskapsarkitektur kan användas för att intensifiera användning av en redan etablerad plats, introducera en plats för en första användning eller för att omdefiniera en plats befintliga karaktär och funktion. Temporär landskapsarkitektur kan användas som ett kompletterande verktyg till dagens översiktliga planering med syftet att stärka lokalsamhället med hjälp av medborgardialog och genom att på ett tidseffektivt sätt gå från idé- och gestaltungsstadiet till en färdig konstruktion. Att använda sig av temporär landskapsarkitektur i planeringsprocessen ger även utrymme för oss landskapsarkitekter att på ett tidseffektivt sätt experimentera och testa idéer på en plats i full skala och därmed tillgodose ett framväxande och aktuellt behov.

Syftet med vårt arbete är att bidra med kunskap kring fenomenet temporär landskapsarkitektur i en urban kontext. Målet är att genom en teoretisk bakgrundsstudie studera begreppet temporär landskapsarkitektur och på vilka sätt det kan ta sig uttryck samt att ta fram en idékatalog med tre förslag på hur temporär landskapsarkitektur kan tillämpas i Järnvägsstaden med fokus på Kvarngatan i Eslöv kommun.

Den teoretiska bakgrundsstudien behandlar begreppet temporär landskapsarkitektur och dess definition samt redogör för fördelar och nackdelar med temporär landskapsarkitektur, var temporär landskapsarkitektur är tillämpbar och hur vi som landskapsarkitekter kan arbeta med detta fenomen.

Förslagen i idékatalogen är avgränsade till området öster om järnvägen, den så kallade Järnvägsstaden, som präglas

av stora industri- och verksamhetsområden. Vi tog i ett inledande skede av vår arbetsprocess kontakt med Eslövs kommuns planeringsenhet med intentionen om att tillämpa temporär landskapsarkitektur i en urban miljö i Eslövs kommun. Två planarkitekter från kommunen återkopplade till oss och var intresserade. Därefter fortlöpte en dialog med de både vilka bistod oss med viktig information och underlag under arbetets gång. I vår platsanalys av Järnvägsstaden studerade vi kommunala dokument så som “Eslövs kommuns översiktsplan 2035” och programhandlingen “Översiktsplan för Eslövs kommun: Fördjupning för Eslöv, öster om järnvägen”. För att få en utökad förståelse för områdets förutsättningar och kvalitéer gjordes fysiska platsbesök innefattande analyser, inventeringar och observationer. Platsanalysen lyfter fram Järnvägsstadens värdefulla nyckelplatser, kulturhistoriska kvalitéer, landmärken, noder, stråk och siktlinjer, men visar också på områdets svagheter och hot, såsom järnvägen och de stora kvartersstrukturer som bildar barriärer samt den bristfälliga orienterbarheten inom området och över järnvägsrälsen till den västra sidan av Eslöv.

Utifrån platsanalyser av Järnvägsstaden och Kvarngatan är vår ambition att genom en idékatalog med tre olika förslag presentera idéer och lösningar för att åstadkomma vistelsevänlighet längs Kvarngatan, ökad kommunikation, visuell ledning, belysa landmärken och historiska värden samt skapa kopplingar mellan östra och västra Eslöv.

Idékatalogen består sammantaget av tre förslag varav det första förslaget belyser Järnvägsstadens och framförallt Kvarngatans historiska kvalitéer samt visar på framtida förändring. Förslag nummer två syftar till att hantera Kvarngatans problematik kring bildominans samt bidra till

ökad vistelsevänlighet för både gående och cyklister. Det tredje förslaget är ett sätt försöka föra samman östra och västra Eslöv genom visuell ledning. Tanken med idékatalogen är att presentera ett urval av idéer genom dessa tre förslag, där var av ett av förslagen kan ses som en ‘lösning’ på ett specifikt problem eller ett sätt att belysa en specifik kvalité.

Abstract

Temporary landscape architecture has in recent years increased its popularity in our urban cities. Temporary landscape architecture can be used as a mean to intensify the usage of an already established site, introduce a site to an initial usage or to redefine a site's existing characters and functions. Temporary landscape architecture and its aim to strengthen the local community, can be used as a complementary tool in today's comprehensive planning with the help of a civil dialogue and by its ability to, in a time-efficient way, moving on from an idea and design stage to a finished construction. The use of temporary landscape architecture in the planning process also gives landscape architects the opportunity to experiment and test ideas on site, in full scale, in a time-efficient way, thus meeting a growing and current need.

The purpose of our master thesis is to contribute with knowledge about the phenomenon of temporary landscape architecture in an urban context. The aim with our thesis is to study the concept of temporary landscape architecture and how it can be expressed through a theoretical background study and to develop a 'Catalog of ideas' with three proposals on how temporary landscape architecture can be applied in Järnvägsstaden in Eslöv with a focus on the street Kvarngatan.

The theoretical background study deals with the concept of temporary landscape architecture and its definition and presents the advantages and disadvantages of temporary landscape architecture, where temporary landscape architecture is applicable and how landscape architects can work with this phenomenon. The knowledge we gained through the background study was later on used in our application on Järnvägsstaden.

The proposals in the 'Catalog of ideas' are limited to the area

east of the railway, called Järnvägsstaden, which is characterized by its industrial and operational areas. We contacted the planning authority of the municipality of Eslöv early on in our work process, with the intention of applying temporary architecture in an urban environment in Eslöv. Two planning architects from the municipality contacted us and were interested. Thereafter, a dialogue continued with the two planning architects who assisted us with important information and evidence during our thesis. In our analysis of the site Järnvägsstaden, we studied municipal documents such as "Eslövkommuns översiktsplan 2035" and the program document "Översiktsplan för Eslövs kommun: Fördjupning för Eslöv, öster om järnvägen". In order to gain an increased understanding of the area's conditions and qualities, site visits were made which consisted of inventories, observations and analysis. The site analysis highlights the valuable key sites of the area, cultural-historical qualities, landmarks, nodes and sight-lines, but also presents the area's weaknesses and threats such as the railroad and the large building structures that form barriers and the lack of orientational abilities in the area and across the railroad track onto the western side of Eslöv.

Based on site analyses of Järnvägsstaden and Kvarngatan, our ambition is to present ideas and solutions through an 'Catalog of ideas' with three different proposals to achieve ease of stay along Kvarngatan, increased communication, visual guidance, highlighting landmarks and historical values and create connections between eastern and western Eslöv.

The 'Catalog of ideas' consists of a total of three proposals, of which the first proposal highlights Järnvägsstadens and especially Kvarngatans historical qualities, and shows future change. Proposal number two aims to deal with Kvarngatan's

problems regarding car dominance and contribute to increased ease of stay for both pedestrians and cyclists. The third proposal is a way of trying to unite the western and the eastern part of the city together through visual guidance. The aim with the 'Catalog of ideas' is to present a selection of ideas through these three proposals, where each of the proposal can be seen as a 'solution' to a specific problem or a way of highlighting a specific quality.

Innehållsförteckning

Inledning.....	7	Exploit.....	28	3. Diskussion och reflektion.....	87
Bakgrund.....	7	Sammanfattning.....	29	Diskussion.....	89
Mål och syfte.....	8	Var är temporär landskapsarkitektur tillämpbar?.....	30	Reflektion kring genomförandet.....	92
Frågeställningar.....	8	Sammanfattning.....	32	Teoretisk bakgrundsstudie.....	92
Genomförande.....	9	Vad finns det för kritik mot temporär		Tillämpning: Järnvägsstaden.....	92
Avgränsningar.....	10	landskapsarkitektur?.....	34	Platsanalys.....	92
Målgrupp och redovisning/produkt.....	11	Sammanfattning.....	36	Val av plats.....	92
		Sammanfattning: teoretisk bakgrundsstudie.....	37	Dokument.....	92
				Dialog.....	92
				Platsbesök.....	93
				Analys.....	93
				Idékatalog.....	93
				Begränsningar.....	93
				Representationsmetod.....	94
				Framtida studier.....	94
1. Teoretisk bakgrundsstudie.....	12	2. Tillämpning: Järnvägsstaden.....	38		
Vad är temporär landskapsarkitektur?.....	14	Platsanalys.....	40	Källförteckning.....	95
Definition.....	15	Ett delat Eslöv.....	41	Referenslista.....	96
Tidsperspektiv.....	15	Eslövs historiska kontext.....	42	Elektroniska källor.....	96
Kortvarig temporär design.....	15	Eslövs framtida planer.....	43	Tryckta källor.....	97
Långvarig temporär design.....	15	Järnvägsstadens fysiska strukturer.....	44	Muntliga källor.....	97
Temporär användning.....	16	Järnvägsstadens stadsomvandling.....	45	Figurförteckning.....	98
Stand in.....	16	Nulägesbeskrivning: Kvarngatan.....	46		
Free Flow.....	16	Nulägesbeskrivning: Kulturhistoriskt värde.....	47		
Impulse.....	16	Nulägesbeskrivning: Stråk, noder, landmärken och			
Consolidation.....	16	barriärer.....	48		
Coexistence.....	16	Nulägesbeskrivning: Verksamheter.....	49		
Parasite.....	16	Nulägesbeskrivning: Rumslighet.....	50		
Subversion.....	16	Nulägesbeskrivning: Material.....	52		
Pioneer.....	16	Sammanställning av SWOT.....	53		
Displacement.....	16	Sammanfattning: Platsanalys.....	54		
Sammanfattning.....	18	Återkoppling: Teoretisk bakgrundsstudie.....	56		
Varför planera för temporär landskapsarkitektur?.....	20	Idékatalog.....	59		
Experimenterande, laborerande & aktiverande.....	21	Idéprogram.....	61		
Tidseffektivt: Från idé till färdigt resultat.....	21	Översiktlig plan.....	62		
Ett stärkt lokalsamhälle genom ökad		Översiktlig plan.....	63		
medborgardialog.....	21	Förslag ett: Historik och framtid.....	64		
Sammanfattning.....	22	Kommunikation.....	66		
Hur kan vi planera för temporär landskapsarkitektur?.....	24	Ljussättning.....	67		
En flexibel planeringsprocess.....	25	Fotografisk installation.....	68		
Medborgardialog och kollektiv planering i en		Förslag två: Sänkt hastighet.....	71		
temporär planeringsprocess.....	26	Sittmoduler.....	73		
Strategier för temporär användning.....	27	Urnor.....	73		
Enable.....	27	Färgstråk.....	73		
Initiate.....	27	Ljussättning.....	74		
Claim.....	27	Förslag tre: Föra samman.....	80		
Coach.....	27	Visuell ledning: Signalstråk.....	82		
Formalize.....	28	Bron.....	83		
		Sammanfattning: Idékatalog.....	86		

Inledning

Bakgrund

I dagens urbana planering är permanent landskapsarkitektur normen. Under vår studietid har vi ständigt uppmanats till att tänka långsiktigt när vi gestaltar och projekterar en plats - hur kommer vår utformning att fungera om 10, 20 eller 100 år? För offentliga platser förespråkas permanenta lösningar medan en kortsiktig, temporär design fortfarande ses på som sekundär (Lehtovuori & Ruoppila 2012). Permanenta strukturer fyller ofta en funktion som efterfrågas, samtidigt som det kan ta många år innan detaljplaner gått från idé till färdig anläggning. Temporär landskapsarkitektur kan snabbt gå från idé till realitet, om så bara för att tillfredsställa ett platsbehov i väntan på en mer permanent lösning.

Temporär landskapsarkitektur har under de senaste åren fått en allt mer aktuell roll i vår urbana miljö, exempelvis i form av sommargator och andra temporära designlösningar. Den nutida planeringen börjar även mer och mer frångå den gamla översiktliga planstrukturen med visionära dokument med tydliga slutscenarion mot en mer kollektiv planeringsprocess. Denna typ av planering bygger på en dialog mellan olika aktörer: markägare, kommunala tjänstemän, privata byggherrar, intressenter och medborgare där permanenta lösningar allt oftare kombineras med temporära (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013). Det ställs ett högre tryck på flexibla offentliga platser då samhället är i ständig utveckling vilket därmed påverkar invånarna och deras behov.

Landskapsarkitektur kan vara temporär i sin design, genomförd endast för att tjäna ett specifikt syfte under ett förutbestämt tidsintervall, eller fungera som en tillfällig lösning under tiden en mer permanent tagit form. Temporär landskapsarkitektur fyller flera olika syften. Det kan handla om att testa och laborera med idéer i full skala eller att

förvandla en plats karaktär. Temporära projekt är vanligen mer kostnadseffektiva än permanenta lösningar vilket möjliggör för ett sådant projekt att testas (Jodidio 2010).

Omvandlingen från industrisamhället till kunskaps- och tjänstesamhället bidrar till uppkomsten av nya behov och nya funktioner i dagens städer. I takt med urbaniseringen förtätas våra städer som ett sätt att möta den ökade befolkningsmängden och värnandet av våra areella resurser. Den forna industristaden växte fram runt fabriker och hamnar vilket än idag präglar vår stadsbild. När industriverksamheter avvecklas, samtidigt som service- och kunskapsbaserade yrken idag utgör en allt större roll av vår arbetsmarknad lämnas stora ytor öde i våra städer. I *Bostaden i Staden* (2010) beskriver Arnstberg och Bergström om hur övergivna industriområden perforerar Europas städer och om det faktum att endast de städer som exploateras har möjlighet att fylla dessa luckor. Författarna hävdar att en av de allra viktigaste uppgifterna Europa står inför rent planeringsmässigt handlar om att återuppbygga dessa centrala delar (Arnstberg & Bergström 2010).

Ingen stad har råd att stå tom i mitten och ingen vill bo intill ett övergivet industriområde

Arnstberg & Bergström 2010, s. 38

I Eslövs kommun, mitt i centrala Skåne, pågår för närvarande arbetet med kommunens fördjupade översiktsplan. I översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2018, pekas området öster om järnvägen ut som ett utvecklingsområde. Detta område, som vi valt att kalla Järnvägsstaden, är ett före detta renodlat industriområde. Planen är att fram till 2035 uppföra 1600 nya bostäder och utveckla området till

en blandad stadsmässig bebyggelse med industri, handel, verksamheter och bostäder (Eslövs kommun 2018).

De omfattande planerna kommer att generera flera år av väntan med anläggningar under konstruktion och provisoriska lösningar, tills dess att det permanenta tagit form. I dialog med två kommunala planarkitekter på Eslövs kommun, Moa Åhnberg och Matilda Suneson, undersökte vi hur temporär landskapsarkitektur kan användas som ett verktyg, en slags ”mellananvändning”, för att bidra till att aktivera en i dagsläget underutnyttjad plats samt för att skapa en orienterbarhet i området öster om järnvägen och över järnvägsrälsen under utvecklingsperioden.

Mål och syfte

Målet är att teoretiskt studera begreppet temporär landskapsarkitektur och på vilka sätt det kan ta sig uttryck i det urbana landskapet samt att ta fram en idékatalog bestående av tre förslag på hur temporär landskapsarkitektur kan tillämpas i Järnvägsstaden i Eslöv, med fokus på Kvarngatan.

Syftet med arbetet är att bidra med kunskap kring fenomenet temporär landskapsarkitektur i en urban kontext.

Frågeställningar

- Hur beskrivs temporär landskapsarkitektur i litteraturen?
- Vad står begreppet temporär landskapsarkitektur för och på vilka sätt kan det ta sig uttryck?
- Vilken potential har temporär landskapsarkitektur i urbana sammanhang och vad finns det för fördelar och nackdelar?
- På vilka sätt kan temporär landskapsarkitektur vara ett undersökande, argumenterande eller experimenterande verktyg för landskapsarkitekter och planerare?
- Hur kan temporär landskapsarkitektur tillämpas rent konkret i vårt studerade fall i Eslöv?

Genomförande

Arbetet är uppdelat i tre delar: teori, tillämpning och diskussion. Den första delen består av en teoretisk bakgrundsstudie kring fenomenet temporär landskapsarkitektur. I den teoretiska bakgrundsstudien besvaras de första fyra frågeställningarna. I den andra delen, Tillämpning: Järnvägsstaden, bestående av både platsanalys och en idékatalog, besvaras de två sistnämnda frågeställningarna. Arbetet avslutas med diskussion kring resultatet och en reflektion kring genomförandet.

1. Teoretisk bakgrundsstudie

I den teoretiska bakgrundsstudien studeras material i form av facklitteratur och vetenskapliga artiklar rörande temporär landskapsarkitektur och temporär design. Statliga och kommunala dokument med fokus på temporär landskapsarkitektur ganskas.

Urvalet av vetenskaplig litteratur utfördes genom sökord i olika databaser såsom Google Scholar samt SLU:s egna sökmotor PRIMO. Exempel på sökord som användes är: temporär landskapsarkitektur, temporär design, tillfällig landskapsarkitektur, tillfällig design, temporary landscape architecture, temporary design, temporary urbanism samt placemaking. Vid relevanta träffar undersöktes artiklarnas referenslistor efter ytterligare material. Även tidigare kandidat- och masterarbetens referenslistor har underlättat i sökandet efter relevant litteratur.

Merparten av den studerade litteraturen är äldre och baserad på amerikanska och tyska författare, eftersom det svenska utbudet gällande temporär landskapsarkitektur verkar vara begränsat. Detta innebär att det har varit svårt att direkt använda de strategier som nämns på en svensk planeringspraktik och svårt att hitta aktuellt och uppdaterat material.

2. Tillämpning: Järnvägsstaden

Platsanalys

För att få en djupare förståelse för hur temporär landskapsarkitektur kan användas som ett medel inom stadsplanering arbetade vi i dialog med två planarkitekter från planeringsenheten på Eslövs kommun. Vi kom gemensamt fram till ett fokusområde för vår idékatalog, nämligen Järnvägsstaden.

Vi utförde en platsanalys av Järnvägsstaden och av Kvarngatan baserat på den information planarkitekterna gav, platsbesök samt granskning av plandokument. Avsikten med detta var att lägga en så god grund som möjligt för vår idékatalog.

Återkoppling: Teoretisk bakgrundsstudie

I återkopplingen återkommer vi till den teoretiska bakgrundsstudien. De kunskaper studien har bidragit med tillämpas och diskuteras utifrån vårt fokusområde i Järnvägsstaden.

Idékatalog

Avsikten med idékatalogen var att bidra med tre förslag på hur temporär landskapsarkitektur kan tillämpas på en reell kontext i urban miljö. Informationsinhämtning har skett i form av en teoretisk bakgrundsstudie, dialog med de två planarkitekterna, granskning av kommunala dokument samt egna platsbesök.

3. Diskussion

I diskussionen presenterar vi kortfattat resultatet av den teoretiska bakgrundsstudien och för ett mer ingående resonemang kring tillämpningen av studien i Järnvägsstaden och på Kvarngatan.

Vi reflekterar även över hur vi har gått till väga i de olika stadierna av processen samt funderar kring framtida studier.

Avgränsningar

1. Teoretisk bakgrundsstudie

Den teoretiska bakgrundsstudien är begränsad till en urban kontext och berör således temporär landskapsarkitektur i en urban miljö. Studien är översiktlig utan personliga resonemang och berör frågeställningarna:

- Hur beskrivs temporär landskapsarkitektur i litteraturen?
- Vad står begreppet temporär landskapsarkitektur för och på vilka sätt kan det ta sig uttryck?
- Vilken potential har temporär landskapsarkitektur i urbana sammanhang och vad finns det för fördelar och nackdelar?
- På vilka sätt kan temporär landskapsarkitektur vara ett undersökande, argumenterande eller experimenterande verktyg för landskapsarkitekter och planerare?

2. Tillämpning: Järnvägsstaden

Platsanalys

Platsanalysen har två tydliga geografiska avgränsningar: tätorten Eslöv och Kvarngatan med omnejd.

Platsanalysen är baserad på inventeringar och observationer i samband med platsbesök samt den information som finns tillgänglig för Eslövs kommun våren 2020. Det innefattar översiktsplanen för Eslövs kommun 2035, planprogram och inventeringar kommunen själva genomfört samt muntlig information tagit del av i dialog med planarkitekterna Moa Åhnberg och Matilda Suneson på Eslövs kommun.

Då omvandlingen av området Järnvägsstaden ännu inte är detaljplanelagt var vi tvungna att göra vissa antaganden utifrån vad som sades i dialog med planarkitekterna eller utifrån de översiktliga dokument vi studerade. I analysarbetet utgick vi alltså ifrån att de planer och visioner som presenteras kommer att genomföras.

Återkoppling: Teoretisk bakgrundsstudie

I återkopplingen tillämpas den teoretiska bakgrundsstudiens kunskaper på platsanalyserna i Järnvägsstaden. I avsnittet nämns inga nya fakta, utan avsnittet baseras på information vi tidigare studerat.

Idékatalog

Idékatalogens tre förslag avgränsas rent geografiskt till Järnvägsstaden, Eslöv. Förslagen behandlar olika problemställningar varav förslag nummer ett belyser Järnvägsstadens och framförallt Kvarngatans historiska kvalitéer samt visar på framtida förändring. Förslag nummer två syftar till att hantera Kvarngatans problematik av bildominans samt att bidra till ökad vistelsevänlighet för både gående och cyklister. Det tredje förslaget är ett sätt att försöka föra samman östra och västra Eslöv genom visuell ledning.

Idékatalogen består av ett flertal olika idéer avgränsade till olika tidsintervall. Detta innebär att förslagen som presenteras i idékatalogen även har en tidsmässig begränsning, i enlighet med teorierna kring temporär landskapsarkitektur.

I de förslag vi presenterar i idékatalogen har vi tagit kommunens önskemål och framtida visioner i beaktning och möjliggjort för att skapa mervärde under Järnvägsstadens stadsomvandlingsprocess.

Målgrupp och redovisning/produkt


Arbetet vänder sig till både studerande och färdigutbildade landskapsarkitekter, stadsplanerare, tjänstemän och privata näringsidkare, alla som kan tänkas inspireras av temporär landskapsarkitektur.

Redovisning sker i form av en digital presentation vid SLU Alnarp samt ett publicerat arbete på SLU:s databas epsilon. Inför redovisningstillfället kommer även en poster att produceras i ett informativt syfte.



1

Teoretisk bakgrundsstudie



I den teoretiska bakgrundsstudien behandlas fenomenet temporär landskapsarkitektur och temporär användning enligt följande huvudrubriker: Vad är temporär landskapsarkitektur?; Varför planera för temporär landskapsarkitektur?; Hur kan vi planera för temporär landskapsarkitektur?; Var är temporär landskapsarkitektur tillämpbar? och Vad finns det för kritik mot temporär landskapsarkitektur? Studien presenterar begreppens definition, varför, om och på vilka sätt temporär landskapsarkitektur och dess användning är önskvärd, hur landskapsarkitekter och stadsplanerare kan arbeta med att främja temporär användning samt var temporär gestaltning är tillämpbar.



Vad är temporär
landskapsarkitektur?

Landskapsarkitekter är i deras profession medvetna om tidsbegreppets betydelse och vad väntan innebär. Vid gestaltning med vegetativa inslag vet de att det kan ta flera år för träden och annan växtlighet att "växa sig mogen" och för verkligheten att komma ikapp med deras design. Landskapsarkitekter är i behov av att behöva tänka på alla relevanta tidsramar för varje enskilt projekt (Parvu & Zanini 2019).

Stadsplanering och fysisk gestaltning anses ibland vara en fråga om att arbeta tredimensionellt, men består i själva verket av fyra dimensioner varav den fjärde dimensionen är tid (Carmona, Heath, Tiesdell & Oc 2010; Bishop & Williams 2012). Den temporära dimensionen av landskapsarkitektur bidrar till förståelsen för vilka konsekvenser och vilken inverkan tid har på platser. Samtliga yrken som arbetar med utformning av städer behöver således ha en medvetenhet och förståelse för hur platser förändras över tid för att kunna förutse vilka åtgärder som krävs, hur och varför utveckling behövs, vilka möjligheter och begränsningar som kan uppstå och hur dessa förändringar bör hanteras (Carmona et al. 2010).

Definition

Vad innebär egentligen begreppet temporärt i landskapssammanhang? Begreppet har flera olika dimensioner. Temporära landskap kan vara så kallat transitoriska och uppstår då endast en gång, de kan vara repetitiva och återkomma vecko- eller säsongvis (Mayo 2009; Lehtovuori & Ruoppila 2012) eller migrerande, det vill säga att den tillfälliga strukturen ändrar plats från en till en annan. Temporära landskap kan även förvandlas till en permanent lösning, vanligtvis efter att ha blivit så pass väl använda att den temporära strukturen med tiden uppfattas som en väsentlig del av platsens nya karaktär (Lehtovuori

& Ruoppila 2012). Ordet temporär härstammar från det latinska ordet temporarius vilket betyder av säsongsbetonad karaktär, varaktig endast under en kort tidsperiod (Jodidio 2011).

I *Tillfällig arkitektur ger plats för kultur* (2016) definierar arkitekten Malin Zimm temporär arkitektur som strukturer med möjlighet att uppföras och demonteras på kort tid, vars syfte är att aktivera och tillgängliggöra platser för ny typ av användning under en bestämd tidsperiod. I *The Temporary City* hävdar författarna Peter Bishop och Lesley Williams (2012) att alla landskap är mer eller mindre temporära. Som en kritik till detta synsätt hävdar Mayo (2009) att genom att hävda att alla landskap är temporära förlorar begreppet temporärt sin innebörd.

Tidsperspektiv

I *Public Places - Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* redogör Carmona, Heath, Tiesdell och Oc (2010) för tre aspekter av den temporära dimensionen i stadsplanering och dess inverkan på den yttre miljön. Först och främst framhålls det faktum att aktiviteter är dynamiska vilket innebär att miljöer används på olika sätt på olika tidpunkter. Landskapsarkitekter behöver således förstå och uppskatta tidscykler och tidsstyrning av aktiviteter i offentliga rum. Författarna lyfter även fram det faktum att miljöer förändras över tid, trots och samtidigt som kontinuitet och stabilitet värderas högt. Landskapsarkitekten måste alltså förstå hur miljön förändras över tid och vad som förblir densamma. På grund av de fysiska förändringar som sker i urbana miljöer över tid, måste även landskapsarkitekter sörja för att planeringsprojekt och planeringsdokument implementeras och anpassas i relation till den fysiska förändringen (Carmona et al. 2010).

Temporär landskapsarkitektur kan delas in i två kategorier med hänsyn till både design och tidsintervall: *kortvarig temporär design* och *långvarig temporär design*.

Kortvarig temporär design

I *Urban Pioneers: Temporary Use and Urban Development in Berlin* definieras kortvarig temporär design enligt författarna Overmeyer och Lauringer av sin flyktiga och eventliknande karaktär och projektets kortvariga tidsram (Overmeyer & Lauringer 2007). Syftet med en kortvarig temporär design och pop-up-koncept kan vara att skapa samhällsdebatt och lyfta viktiga politiska frågor, exempelvis genom att stänga av för biltrafik eller genom att ta en parkeringsyta i anspråk för att visa på trafikordningens hierarkiska mönster, eller till förmån för ett tillfälligt evenemang, som exempelvis utomhusbio eller en festival (Zimm 2016). Kortvarig temporär design har sällan som avsikt att generera långsiktiga effekter utan snarare att åstadkomma snabba förändringar på en plats eller att synvända (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Långvarig temporär design

Långvarig temporär design kan, enligt Overmeyer och Lauringer, definieras som ett projekt som sträcker sig över en längre tidsperiod och som bidrar till platsens karaktär även efter det temporära projektet upphört. Långvarig temporär design har som avsikt att åstadkomma långsiktiga effekter för framtida utveckling. Ett långvarigt temporärt projekt kan bestå av ett eller flera olika inslag i stadsbilden under ett längre tidsintervall och som en del av en stadsplaneringsprocess (Overmeyer & Lauringer 2007).

Temporär användning

I boken *Urban Catalyst* (2013) kategoriserar författarna Oswalt, Overmeyer och Misselwitz temporär användning efter olika typer av användningsområden, efter allt från pop-up-events till mötesplatser. Temporär användning kan syfta på exempelvis design, arkitektur, landskapsarkitektur eller installationer. Vilken effekt temporär användning har på en plats kan variera. Efter att författarna studerat olika temporära projekt i urbana miljöer har de, baserat på projektets intentioner och utfall, delat in de olika typerna av temporär användning enligt följande kategorier:

Stand in (sv: ersättare)

Den temporära användningen är inte menad att ha en varaktig effekt på platsen. Platsen används under temporära förhållanden under den period som platsen är tillgänglig. Användningen fungerar som en slags “mellananvändning” mellan två mer permanenta strukturer (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Free flow (sv: fritt flöde)

Temporär användning kan i detta fallet te sig som en mobil användning som kan fortsätta på obestämd tid genom att återetablera sig på nya platser. Skiftet av plats kan utnyttjas för att uppdatera den temporära användningen och låta den bli ett mer långvarigt inslag som, beroende på platsen, förändras över tid. Exempel på sådan användning är exempelvis större marknader, festivaler, pop-up events eller loppisar (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Impulse (sv: impuls)

Temporär användning ger en antydning om hur den framtida utvecklingen för en plats kan komma att se ut, genom att upprätta nya program eller kluster av program på platsen. Det temporära projektet är endast varaktigt inom ett begränsat tidsintervall men förändrar sin omgivning genom sociala spår. Ett exempel är subkulturer som tillfälligt approprierar en yta (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Consolidation (sv: konsolidering)

Temporär användning etablerar sig själv på en plats eller etableras i ett tillfälligt syfte och förvandlas så småningom till ett permanent inslag med en permanent användning av platsen. Det kan exempelvis handla om en yta vars användningsområde etableras successivt av brukare för att sedan upprättas som ett permanent inslag av stadsplanerare (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Coexistence (sv: samexistens)

Temporär användning skapas tillfälligt men fortsätter att samexistera, om än i mindre omfattning, efter etableringen av en formell permanent användning och struktur (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Parasite (sv: parasit)

Denna typ av temporär användning är beroende av en permanent plats för att kunna existera. Temporär användning utvecklas beroende av existerande permanent användning, som innehar nödvändiga egenskaper för den tillfälliga platsens överlevnad, samt utnyttjar existerande potentialer och tillgänglighet av utrymme (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013). Ett exempel på detta skulle kunna vara sommargatorna i Malmö.

Subversion (sv: omstörtning)

Temporär användning stör en existerande permanent användning genom en politisk handling kallad “squatting”, på svenska: ockupation. Genom en oftast kortvarig ockupation tas en yta i anspråk med syftet att skapa förändring, ett initiativ som oftast tas av medborgare men ibland även av beslutsfattare (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Pioneer (sv: pionjär)

En pionjärplats sätter tonen för ett område som tidigare inte urbaniserats eller som är under en stadsomvandlingsprocess. Denna temporära användning genererar ett sammanhang och påverkar platsens framtida permanenta användning (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Displacement (sv: förflyttning)

På grund av renovering eller liknande kan en permanent institution under en tidsbegränsad period ibland inte fylla sitt syfte fullt ut. Nödvändiga funktioner förflyttas således temporärt till en annan plats, för att kunna tillgodose behovet av dessa funktioner. Exempelvis kan en tågstation få en ny funktion efter att den har förflyttats till ett annat geografiskt läge (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).



Fig. 1: I gamla hangarer på Papirøen i Köpenhamn låg Copenhagen Street Food, vars hyreskontrakt löpte ut år 2017 till förmån för nya kontor- och bostadsrätter (Mousaviyan 2017). Papirøen skulle kunna vara ett exempel på kategorin Stand In.



Fig. 2: På ön Ill de Nantes presenterades Plan Guide som en metod för stadsomvandling. En kvartalsvis inventering av ön påverkade dess utveckling och resulterade i flera projektbaserade idéer (Diedrich & Dahl 2016). Detta skulle kunna vara exempel på Free Flow och Impulse.



Fig. 3: Baltiska Utställningen år 1914 i Malmö, vars utställningsområde och utställningar lade grund för dagens Pildammspark (Malmö stad 2016), skulle kunna vara ett exempel på en plats ur kategorin Pioneers.



Fig. 4: Malmöfestivalen är en återkommande inslag, en festival som förändrats och etablerats på olika platser genom åren. Malmöfestivalen skulle kunna vara ett exempel på kategorin Free Flow.



Fig. 5: Eiffeltornet ritades av Stéphane Sauvestre i samband med världsutställningen 1889 och var inte tänkt att vara ett permanent inslag (Bishop & Williams 2012). Detta skulle kunna vara ett exempel på kategorierna Coexistence och Consolidation.



Fig. 6: Loppmarknader är en mobil användning som ständigt etablerar sig på nya platser på obestämd tid. Därmed är loppisar ett typexempel på kategorin Free Flow (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).



Fig. 7: Gastelyckans Skatepark i Lund, uppfördes av lokala skejtare på privat mark utan tillstånd. Hyresavtal sattes upp mellan kommunen, skateboardföreningen och fastighetsägaren för att förhindra rivning av parken, som idag är riven (Björklund 2016). Parken skulle kunna vara ett exempel på kategorin Impulse.



Fig. 8: Vänkapstorget i Folkets park, Malmö, där kollektivet DIS/ORDER på uppdrag av Folkets park, Malmö stad, i samråd med unga medborgare skapat en gemensam yta (Andersson 2019a), skulle kunna vara ett exempel på kategorierna Parasit och Impulse.



Fig. 9: Sommargatorna i Malmö stängs av för biltrafik under sommarhalvåret (Malmö stad 2018), skulle kunna vara ett exempel på kategorierna Parasit, Impulse och Consolidation.



Fig. 10: I Jubileumsparken i Frihamnen i Göteborg använder sig kommunen och Arkitektkontoret Spridd sig av taktiken att temporära aktiviteter och möten mellan människor ska få ta fysisk form som sedan påverkar parkens framtid (Spridd 2016). Detta kan vara ett exempel på kategorin Consolidation.



Fig. 11: I projektet Konstkiosk, på initiativ av Christel Lundberg och Peter Dacke, skapas kiosker dit konstnärer, arkitekter och teoretiker bjuds in att visa upp sina projekt. Ovan ser vi en Konstkiosk i Vellinge centrum. Konstkiosk är ett initiativ som spritt sig från den ursprungliga kiosken på St: Knut i Malmö (KonstKiosk 2019), enligt kategori Free Flow.

Vanligtvis tillhör en plats inte bara en kategori av temporär användning, utan består av en kombination av flera kategorier i olika grad. Detta kan leda till att det blir svårt att definiera vilken eller vilka kategorier en plats faktiskt tillhör (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Vi har genom ett kollage av exempel på platser med temporär användning försökt att definiera till vilken kategori de tillhör. Majoriteten av dessa exempel tillhör flera olika kategorier av temporär användning. Det som framförallt definierar en plats och dess temporära användningsområde är på vilket sätt platsen har uppstått och dess livslängd. Copenhagen street food på Papirøen var satt att finnas till i ett visst antal år, vilket bestämdes av kommunen. Vi har därför definierat platsen till kategorin Stand In. Baltiska Utställningen 1914, å andra sidan, som satte tonen för dagens Pildammspark i Malmö på tidigare oexploaterad mark, tror vi faller under kategorin Pioneer.

Andra platser är än mer svårbedömda, exempelvis Sommargatorna i Malmö. Gatorna är beroende av sin omgivning för att kunna frodas, vilket skulle kunna tyda på att de är klassiska parasiter (Parasite) som kräver en existerande permanent omgivning. Detta samtidigt som tanken med sommargatorna är att de så småningom ska bli permanent bilfria, en teori som går i linje med kategori Consolidation.

Sammanfattning: Vad är temporär landskapsarkitektur?

- Temporär landskapsarkitektur avser ett projekt med tillfälliga strukturer med ett tydligt start- och slutdatum för projektperioden
- Temporära landskap kan vara transitoriska (en engångsföreteelse), repetitiva (återkommande) och migrerande (förflyttande)
- Temporär design kan vara kortvarig och avser projekt verksamma under en kort tidsperiod som definieras av sin flyktiga och eventliknande karaktär. Syftet med kortvarig temporär design är att åstadkomma snabba förändringar på en plats snarare än långsiktiga effekter
- Temporär design kan vara långvarig och avser projekt verksamma under en längre tidsperiod vars syfte är att förändra platsens karaktär även efter projektet har upphört. Syftet är att generera långsiktiga effekter, såväl inom projektets tidsram som efter
- Temporär landskapsarkitektur kan ge upphov till en temporär användning. Temporär användning kan delas in enligt följande kategorier: Stand in, Free flow, Impulse, Consolidation, Coexistence, Parasite, Subversion, Pioneer och Displacement



Varför planera för
temporär landskapsarkitektur?

Att planera för temporär landskapsarkitektur har många fördelar. Faktum är att temporära platser har blivit allt fler i våra städer under de senaste åren (Zimm 2016; Jodidio 2011). Nedan listas de mest förekommande argumenten från den granskade litteraturen.

Experimenterande, laborerande & aktiverande

Författaren Jane Jacobs liknar i sin bok, *The Death and Life of Great American Cities*, städer vid jättelika laboratorier och menar att städer är en plats där arkitektur och stadsplanering kan experimenteras med genom att bepröva olika stadsplaneringsteorier (Jacobs 1961). I *Temporary use as means of experimental urban planning* för Lehtouvuori och Ruoppila (2012) ett liknande resonemang och beskriver temporär landskapsarkitektur som ett användbart medel för att testa en idé på en plats. Att använda temporär landskapsarkitektur i ett experimenterande syfte är ett återkommande tema i litteraturen. Arkitekten Malin Zimm (2016) skriver att några av de främsta fördelarna med temporära platser i staden är dess möjlighet att aktivera, tillgängliggöra samt förändra en plats karaktär (Zimm 2016, s. 7).

I *Urban Design Group Journal: Temporary Urbanism - the steppingstones to placemaking* (2012) framför Irena Bauman att styrkan i temporära projekt ligger i dess 'lätta' inverkan på den fysiska miljön vilket tillåter en idé att testas, utvecklas, övervakas och förstås på ett sätt som inte är möjligt i stora konventionella förnyelseprojekt. Temporära lösningar är ett sätt att på kort tid åstadkomma önskvärda förändringar och att aktivera ett område. Författaren Blumner (2006) beskriver att städers tomma och övergivna ytor som platser med stor potential att utföra kreativa experiment på. Lehtouvuori och Ruoppila (2012) framför aspekten av att temporära strukturer kan användas i olika syften på olika platser. En temporär

struktur kan användas för att öka användningen på en redan etablerad plats, introducera en oanvänd eller outnyttjad plats för en första användning eller för att omdefiniera en plats karaktär/funktion på platser som förlorar sin betydelse.

Tidseffektivt: från idé till färdigt resultat

Att använda temporära lösningar i våra stadsrum är ett sätt att hantera många år av väntan innan det permanenta tagit form. Att projektera en plats och realisera en detaljplan är en process som kan ta flera år medan temporära lösningar kan tillgodose ett framväxande behov på kort tid.

Temporära strukturers möjlighet att på kort tid tillgodose behovet av mötesplatser, skapa rörlighet inom ett område samt visa på kopplingar mellan olika platser, är några av planeringens främsta fördelar (Zimm 2016). Att snabbt kunna gå från idé till genomförd struktur tillåter landskapsarkitekter att experimentera och uppfinna nya lösningar i linje med samtida behov (Jodidio 2011). Genom att använda temporära lösningar i våra stadsrum skapas en slags "mellananvändning" under de år av väntan innan permanenta strukturer uppförts.

I *Temporary architecture now!* lyfter författaren Philip Jodidio fram den ekonomiska fördelen med temporär design. Författaren menar att ett projekts ekonomiska budget kan utgöra ett incitament för en temporär lösning vilken vanligen är betydligt mer kostnadseffektiv än en permanent sådan (Jodidio 2011). Detta argument styrker även Bishop och Williams (2012) vilka benämner en form av temporär arkitektur som LQC-arkitektur. Förkortningen står för 'Lighter, Quicker, Cheaper', direkt översatt till 'lättare, snabbare, billigare'. Begreppet skildrar en tillfällig form av arkitektur som har en låg tröskel för genomförande, vilket sker under kostnadseffektiva förhållanden. LQC-arkitektur

uppstod i USA i kölvattnet av den ekonomiska krisen under det sena 2000-talet då många byggtomter stod tomma och ombyggnationer låg på paus (Bishop & Williams 2012).

Ett stärkt lokalsamhälle genom ökad medborgardialog

Att arbeta med temporär design och tillfälliga strukturer är ett användbart medel som stärker lokalsamhället genom att låta både medborgare och lokala aktörer vara delaktiga i planeringsprocessen (Zimm 2016). I arbetet med Malmö stads sommargator, en repetitiv temporär struktur, arbetar kommunen aktivt med medborgardialog där både boende och verksamma längs med gatan kallas till samråd. Att samarbeta med och involvera samtliga berörda parter i processen betonar Malmö stad är av yttersta vikt för att projektet ska lyckas samt för att få människor att uppleva att de har inflytande och möjlighet att påverka utformningen av sin gata (Malmö stad 2018).

Medskapandeprocessen lyfts i litteraturen gång på gång upp som en viktig del av hållbart stadsbyggande för att stärka ett områdes sociala hållbarhet. Genom att arbeta med tillfälliga funktioner involveras medborgaren tidigt i processen, i idéstadiet och får påverka allt från gestaltningen av platsen till det färdiga resultatet och platsens användningsområde. Ett exempel på detta är Vänskapstorget i Folkets park i Malmö. Ambitionen med projektet, initierat av Malmö stad, var att skapa en plats för ungdomar i parken. Under projektet arbetade kollektivet DIS/ORDER, bestående av landskapsarkitekterna Karin Andersson och Johanna Bratel, tillsammans med 16 ungdomar från olika delar av Malmö. Samarbetet gick ut på att involvera målgruppen för platsen i förslags- och designfasen och tillsammans undersöka hur en bra plats för dem skulle kunna komma att se ut. Resultatet blev en temporär struktur i form av en icke-traditionell multifunktionell aktivitetsyta introducerades under våren och sommaren 2019 (Andersson 2019a).

Medborgarens plats i planeringsprocessen kan enligt Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013) med hjälp av Open source city planning bli tydligare och mer uppenbar genom att använda sig av en slags “bottom-up”-process där planerare tillsammans med brukare i början av projekt utforskar flera olika typer av användningsområden utan att sedan tidigare ha bestämt en fast utformning av platsen.

Sammanfattning: Varför planera för temporär landskapsarkitektur?

- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att på ett tidseffektivt sätt testa en idé på en plats i full skala
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att experimentera i syftet att aktivera och åstadkomma snabb förändring på en plats
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att utnyttja en plats potential mellan två permanenta utformningar, så kallad “mellananvändning”
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att belysa tidigare oanvända eller underutnyttjade platser
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att stärka lokalsamhället genom inflytande från både medborgare och lokala aktörer. Medborgardialog är således av stor vikt i skapandet av temporära platser
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att intensifiera, introducera eller omdefiniera en plats karaktär



Hur kan vi planera för
temporär landskapsarkitektur?

Historiskt sett har utformning av temporära strukturer och temporär användning på platser i urbana städer genomförts utanför den officiella planeringsprocessen. I mer modern tid har dock nästan all temporär urbanism ersatts med en planlagd sådan (Lehtovuori & Ruoppila 2012).

Efter andra världskriget var översiktsplanen ett användbart verktyg för att hjälpa städer att överleva i en tid av planeringsmässigt tvivel. Översiktsplanen kännetecknas således till stor del av den tidens behov. I *A green masterplan is still a masterplan*, hävdar författaren Jarzombek att lösningen på dagens planeringspraktik inte är en ny och förbättrad översiktsplan, utan ett nytt planeringsperspektiv (Jarzombek 2008).

We have become so used to the masterplan that we assume that this is the only way that a city can be represented and built.

Jarzombek 2008, s. 23

En flexibel planeringsprocess

För att kunna planera för temporär landskapsarkitektur måste en sådan typ av planering få mer utrymme i planeringsdiskursen. Planeringsprocessen behöver dessutom bli mer flexibel för att kunna möjliggöra för temporär landskapsarkitektur.

I artikeln *Temporary urbanism – The Stepping stones to Placemaking* (2012) poängterar Irena Bauman att temporära strukturer aldrig kan utgöra en hel stadsbild, men att temporär landskapsarkitektur på många sätt kan utgöra ett kompletterande inslag i staden. Styrkan i temporära projekt ligger i dess 'lätta' inverkan på den fysiska miljön vilket möjliggör för en idé att testas, utvecklas, övervakas och förstås

(Bauman 2012). Maria Ferreri betonar i sin tur i *The seductions of temporary urbanism* (2015) vikten av förståelsen för att temporära projekt inom planeringsprocessen inte är en långsiktig lösning på strukturella samhällsproblem. Temporär arkitektur kan aldrig axla rollen som en lösning på ett permanent behov (Ferreri 2015; Zimm 2016).

I *The Temporary City* (2012) riktar författarna Bishop och Williams stor kritik mot dagens planeringspraktik. En av bristerna med dagens planeringsprocess är att den är tidskrävande, vilket kan medföra att behovet av en permanent struktur kan komma att förändras innan planen ens hunnit verkställas. Författarna för även fram det faktum att en alltför detaljerad översiktlig planering kan vara svår att anpassa till de ekonomiska, tekniska, sociala och miljömässiga förändringar som sker under tiden som en långsiktig plan realiserar. För att kunna anpassa en översiktsplan till en ständigt förändrande stad måste flexibla strategier implementeras i den översiktliga planeringen. En detalj- eller översiktsplans genomförandeprocess bör, enligt Bishop och Williams, vara en del av planen i sig. De vågar hävda att detta är en nödvändighet för att planeraren ska kunna förstå och planera för temporära projekt samtidigt som permanenta strukturer planläggs. Slutsatsen som Bishop och Williams drar i *The Temporary City* är att mindre, temporära projekt som har en större effekt över tid, borde spela en större roll i den översiktliga planeringsprocessen än vad de gör idag. Temporär utformning och dess användning kan utgöra en del av en långsiktig strategi genom att symbolisera en framtida förändring av en plats och förhindra att platsen hamnar i ett planeringsmässigt limbo (Bishop & Williams 2012).

Lehtovuori och Ruoppila (2012) hävdar att intresset för temporära lösningar och dess användning har ökat under de senaste åren och att temporära initiativ redan idag kan beskrivas som definitiva faser i planeringsprocessen. Vad både Bishop och Williams samt Lehtovuori och Ruoppila

konstaterar är att temporära användningsområden kan initieras både av platsens brukare och av stadsplanerare (Bishop & Williams 2012; Lehtovuori & Ruoppila 2012). Enligt Nicole Blumner (2006) har stadsplanerare större vana när det gäller att planera för permanent landskapsarkitektur än temporär landskapsarkitektur. Kunskapen om att planera för och åstadkomma temporär användning är således till viss mån begränsad. Blumner framför dock ett antal aspekter vilka är viktiga vid planering av temporär användning och hävdar att temporär användning är en strategi för stadsutveckling. En sådan strategi handlar om att möjliggöra för temporär användning genom att aktivera en plats snarare än att reglera den samt att ta vara på en plats befintliga kvalitéer i motsats till att se platsen som ett oskrivet blad. Strategin går även ut på att involvera och ta hänsyn till samtliga berörda parter och att fokusera på processen istället för den slutliga 'produkten'. Resultatet av detta kan innebära att städer får en större variation vad gäller användning, design och tidsperspektiv.

Ett sätt att effektivt arbeta med tid är att ta tillvara på en plats redan befintliga kvalitéer och förutsättningar, en planeringsmetod som författarna Bishop och Williams benämner som evolutionär planering. Evolutionär planering uppmuntrar således bevarandet av platsen värdefulla element samt implementering av små innovativa förändringar. Planeringen förespråkar flexibla riktlinjer, individuella initiativ och en spontan användning (Bishop & Williams 2012).

Medborgardialog och kollektiv planering i en temporär planeringsprocess

Ett ökat intresse för temporär arkitektur och temporära lösningar i våra stadsrum kan bero på ett allmänt behov av en ökad delaktighet i stadsbyggnadssammanhang (Undéhn 2012). I Malmö stads konceptbeskrivning över sommargatorna i Malmö beskriver Malmö stad vikten av dialog i samband med temporära och permanenta insatser. Sommargatorna i Malmö är ett säsongsbetonat, årligen återkommande temporärt projekt där flera bildominerade gator i Malmö under sommarhalvåret stängs av för biltrafik. Inför varje säsong initieras dialog med fastighets- och verksamhetsägare och boende tidigt i processen, där exempelvis frågor om utformning och trafiklösningar behandlas. Det är för kommunen mycket viktigt att alla berörda parter ska känna att de har möjlighet att påverka gatans utformning (Malmö stad 2018).

En demokratisk process i form av medborgardialog är välbehövlig, ofta nödvändig, men kan vara svår att genomföra på ett tillfredsställande sätt, konstaterar Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013). Författarna menar att den klassiska medborgardialogen kan leda till missnöje och frustration, både för medborgare och för stadsplanere. Dialogen kan, enligt planerare, uppfattas medföra en tidsfördröjning av processen medan medborgare kan uppleva att deras åsikter och idéer inte haft någon inverkan på det faktiska slutresultatet.

En kollektiv planering av staden kan gynna staden som helhet genom att uppmuntra sociala initiativ samt genom att låta medborgare få vara delaktiga i att utforma stadslandskapet. En sådan typ av planering benämns, enligt Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013), som Open Source City Planning och skiljer sig från klassiska stadsplaneringsmodeller genom att använda sig av ett mer dynamiskt grepp. En aspekt av planeringen är att koncentrationen av temporära aktiviteter gradvis ökar, vilka gradvis blir mer och mer självständiga.

Planeringens fokus ligger på informella, temporära strukturer vilka förankras i platsens karaktär, där brukarna spelar en viktig roll. Syftet med planeringen är att den ständigt ska kunna anpassas efter olika behov (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Enligt Bishop och Williams (2012) finns det en viss risk med att låta medborgare få en allt för stor inblick i en översiktlig planeringsprocess. Grunden till detta är att insynen i en storskalig planering kan medföra att medborgarna förlorar greppet om vad som planeras för och därmed förlorar intresse för den översiktliga planeringen. Genom att planera för små, temporära och varierande kvalitéer på en intim nivå i dialog med medborgare och brukare kan lokalsamhället påverkas positivt och generera ett intresse för planering i stort. En plats som skapats i dialog med platsens brukare är mer benägen att användas (Bishop & Williams 2012). Medborgarens plats i planeringsprocessen kan enligt Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013) med hjälp av Open Source City Planning bli tydligare och mer uppenbar genom en slags "bottom-up"-process där planerare tillsammans med brukare i början av ett projekt utforskar flera olika typer av användningsområden utan en förutbestämd utformning av platsen. I Open Source City Planning är det inte arkitektoniska tävlingar som styr utformningen av en plats utan utformningen är ett resultat av en aktivitet, samtidigt som kort- och långtidsanvändning interagerar med varandra (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Samarbetet mellan olika aktörer är viktigt både när det gäller en mer flexibel planeringsprocess och när det gäller att skapa ökad förståelse för vilka behov som finns på en plats (Bishop & Williams 2012). Även Peter Ullstad från arkitektbyrån Codesign poängterar i en intervju av Carl Undéhn i Tidskriften Rum från 2012 vikten att skapa offentliga platser anpassade efter behov, eftersom det ökar möjligheten för att organisationen som verkar där ska lyckas.

Att föra en demokratisk planeringsprocess är för dagens stadsplanerare en klar ambition (Henecke & Khan 2002). Arkitekten Zimm beskriver vikten av medskapande i planering för såväl temporära som permanenta strukturer och i arbetet för en demokratisk och socialt hållbar stad. Temporära strukturer kan utgöra ett av flera verktyg för att 'bygga gemenskap' och tillgängliggöra offentliga platser. Att den temporära arkitekturen har fått en allt större roll i vårt urbana stadsrum menar Zimm bör tillskrivas den kollektiva planeringen och dialogen mellan lokala medborgare och dess initiativ, lokala aktörer, markägare och berörda myndigheter (Zimm 2016).

Ett exempel på en slags kollektiv planeringsprocess är *Plan Guide* (på svenska: kartguide) som initierades i och med stadsutvecklingen i Ile de Nantes. Arkitekten, landskapsarkitekten och planeraren Alexandre Chemetoff tog fram förslaget om *Plan Guide* och ledde öns transformation under tio årstid, från 2000 till 2010. *Plan Guide* presenterades som en öppen metod för stadsomvandling och utvecklades i opposition mot översiktliga planeringsdokument med tydliga slutscenarion. Metoden baserades på en kvartalsvis återkommande inventering av staden, med en strategi som kombinerar både övergripande principer för utveckling av det offentliga rummet och en tidsaspekt - för att gradvis utveckla platser efter dagens behov. Inventeringarna dokumenterades i kartbilder som även de uppdaterades kvartalsvis. Varje inventering resulterade i projektbaserade idéer och av varje realiserat projekt återstod en utvärdering, som ledde till nästa fas. *Plan Guide* är som strategi en oändlig process - livlig och dynamisk - precis som staden själv (Diedrich & Dahl 2016).

I tidskriften Stad (2019) beskriver Caroline Dahl *Plan Guide* som en "pragmatisk och opportunistisk stadsomvandlingsprocess". De åtgärder som är önskvärda och är möjliga att genomföra genomförs samtidigt som de platser som ännu inte är helt kartlagda, avvaktas med. En

förutsättning för att strategin ska fungera är att platsens befintliga kvalitéer tas tillvara på, att resurser återanvänds, att det som redan finns på plats transformeras och att program, anläggningar eller konstruktioner på så sätt tillåts anpassa sig (Dahl 2019).

Strategier för temporär användning

Alternativa, temporära lösningar kan i kombination med dagens planering öppna upp för nya, mer processorienterade urbana utvecklingsstrategier (Bishop & Williams 2012; Jarzombek 2008; Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013; Zimm 2016). Målet med att använda flexibla strategier i planering för temporära strukturer måste, enligt Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013), vara att få formell planläggning att samverka med mer informell etablering av aktiviteter skapade av brukare och aktörer.

I boken *Tactical Urbanism* beskriver författarna Lydon och Garcia (2015) begreppet Tactical Urbanism som ett arbetssätt för att aktivera platser på och att utforma staden på, med hjälp av temporära och kostnadseffektiva grepp. Tactical Urbanism används ofta som begrepp när det gäller projekt som initieras av medborgare för att kringgå byråkrati och den officiella planeringsprocessen, när kommun eller investerare vill engagera medborgare i en dialog kring ett projekt eller när ett pilotprojekt ska testas innan projektet utvecklats till en permanent struktur.

Placemaking kan användas som en strategi för att åstadkomma temporär användning på en plats och beskrivs, enligt Bauman (2012), ofta som ett resultat av temporär urbanism eller temporär användning i sig. Placemaking är baserat på idén om gatan som en social mötesplats för alla och är ett begrepp som allt oftare dyker upp i diskussioner om staden och dess utrymmen. Fokuset ligger på att lyssna

på de medborgare som bor och lever i ett område för att förstå deras behov, med syftet att stärka gemenskapen mellan människor (Bauman 2012). Placemaking är aktuellt i rollen som landskapsarkitekt då metoden kan fungera som ett redskap för att skapa möjligheter för olika spontana, kortsiktiga, och temporära syften. Genom placemaking kan stadens sociala arena kompletteras (Bishop & Williams 2012). I Karin Anderssons artikel *Vem gör plats för vem?* i Tidskriften STAD från 2019 beskrivs två typer av möjliga aktörer inom placemaking. Gemensamt för dem båda är att de vill utnyttja gatan som ett socialt spelrum och skapa trevnad - skillnaden är med vilket syfte detta ska ske. En möjlig aktör är föreningar eller organisationen som kämpar för ett demokratiskt offentligt rum och en annan är fastighetsägaren eller den kommersiella aktören som vill skapa en trevlig miljö för den välbärgade konsumenten (Andersson 2019b).

Enligt organisationen *Project for Public Spaces* består placemaking av fem steg: att definiera en plats och identifiera aktörer, att utvärdera platsen och identifiera dess problem, att arbeta med en vision för platsen, att göra snabba experiment, kontinuerlig utvärdering och långsiktiga förändringar (Andersson 2019b).

Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013) redovisar sex olika strategier för urban utveckling genom temporär användning. Samtliga strategier är var och en för sig ofullständiga eftersom de endast motsvarar en specifik fas i utvecklingen. Under ett projekt är det således inte ovanligt att ett flertal av dessa strategier kombineras. De följande strategierna är:

Enable (sv: möjliggöra)

Strategin används vanligen av en kommun eller markägare vars mål är att återuppliva ett urbant område genom temporär användning på en oanvänd eller outnyttjad plats. Platsen tillgängliggörs samtidigt som kommunikationen mellan markägare och potentiella användare förbättras och

eventuella juridiska problem löses. Det är i regel kommunen som agerar som medlare mellan en privat markägare och platsens användare genom att exempelvis ordna tillstånd och/eller avtal mellan parterna. Temporär användning möjliggörs av kommunen eller markägaren (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Initiate (sv: initiera)

Utgångspunkten för denna strategi är ett centralt, outnyttjat område vars yta är för stor för att temporär användning ska initieras på individnivå och där långsiktiga kommersiella utvecklingsmöjligheter dessutom saknas. Stadsplanerare, landskapsarkitekter eller föreningar, i samarbete med markägaren, lägger grund för att detta oanvända område ska kunna användas temporärt i flera olika syften (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Claim (sv: att göra anspråk på)

Platsens användare/brukare kämpar för att bevara en omdebatterad plats och för sin rätt att nyttja platsen i syftet att utföra olika aktiviteter, vilket oftast sker i konflikt med markägaren och/eller kommunen. Syftet är att skapa nya publika rum vilka genererar nya kulturella och sociala sammanhang för flera olika grupper i samhället, utanför den kommersiella planeringsprocessen. En viktig del av strategin är den publika samhällsdebatt som uppstår genom medial uppmärksamhet (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Coach (sv: guida)

Platsens användare/brukare och intressenter, exempelvis markägare, ges stöd och kopplas samman till ett nätverk. Detta leder till en gemensam plattform vilket ger utövändet för temporär användning en större plats i det sociala och demokratiska rummet. Strategin kan organiseras på individ, kommunal, eller statlig nivå (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Formalize (sv: formalisera)

En lyckad temporär användning kan leda till påtryckningar om att platsens temporära utformning bör utgöra ett permanent inslag genom exempelvis långvariga hyresavtal, tillstånd och professionell förvaltning. Utvecklingen av platsens användning, från informell till formell användning, kan påverka platsens karaktär såväl positivt som negativt (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Exploit (sv: utnyttja)

En tredje part, vanligtvis en privat markägare, initierar temporära användningsområden på sina ägor med syftet att locka till sig kommersiell användning. Markägare tror sig i dessa fall tjäna på att hyra ut sin mark till förmån för temporär användning i form av offentliga evenemang vilka lockar till sig allmänhetens uppmärksamhet. Genom att använda sig av offentliga evenemang skapas kulturella miljöer vilka är viktiga för en plats kommersiella utveckling. Markägaren kan enligt denna strategi påverka områdets framtida profil enligt sina egna vinstintressen. Denna strategi kan även initieras av en kommun i syftet att främja en urban diversitet i staden (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Sammanfattning: Hur kan vi planera för temporär landskapsarkitektur?

- Genom att uppmärksamma temporär landskapsarkitektur som ett kompletterande verktyg till dagens översikts- och detaljplanering
- Genom att arbeta mer flexibelt i planeringsprocessen och erkänna att temporär landskapsarkitektur är ett flexibelt sätt att implementera projektidéer på
- Genom att tillåta att initiativtagande till temporära projekt tas av både platsens användare, medborgare, landskapsarkitekter och stadsplanerare
- Genom att använda medborgardialog som ett sätt att utforska utformandet och genomförandet av temporära platser
- Genom att använda sig av olika tidsmässiga faser för genomförandet: inventering följt av implementering följt av utvärdering, likt *Plan Guide*
- Genom att använda sig av Placemaking vilket möjliggör för kortsiktiga temporära projekt med medborgare i fokus
- Genom att arbeta med en eller flera av följande kategorier kan temporära platser planeras för eller uppstå: Enable, Initiate, Claim, Coach, Formalize och Exploit



Var är temporär
landskapsarkitektur tillämpbar?

I *Temporary use as means of experimental urban planning* (2012) beskrivs tre olika kategorier av platser i urbana miljöer där temporär landskapsarkitektur och temporär användning är tillämpbar. Platserna har olika förutsättningar för temporär användning samt olika syften med en sådan. De tre olika kategorierna är: centralt urbana områden, för närvarande/nutida oanvända eller outnyttjade områden och områden som tappar betydelse (Lehtovuori & Ruoppila 2012).

Enligt Lehtovuori och Ruoppila (2012) kan kan temporär landskapsarkitektur på centralt urbana områden användas som ett medel för att intensifiera användning av platsen. Centralt urbana områden har ofta en tydligt definierad funktion och en tydlig fysisk struktur vilket kan begränsa möjligheten för nya investeringar. På dessa platser kan temporära lösningar, jämfört med permanenta strukturer, lättare accepteras och stå i kontrast mot de annars “kommersiella, sterila och museiliknande miljöerna” (Lehtovuori & Ruoppila 2012, s.38).

Tomma ytor, mellanrum i den urbana staden, har genom åren fyllt ett flertal olika funktioner och kan, enligt Bishop och Williams (2012), rymma både temporära och permanenta funktioner. Blumner (2006) menar att om en tom yta får rätt förutsättningar så kan en sådan fungera som en språngbräda för kreativa uttryck. En öppen yta utan permanent användning kan generera möjligheter till många, icke-kodade, funktioner (Boverket 2019). Den urbana staden måste därför utveckla en strategi för hur en sådan yta ska omhändertas. Det är enligt Blumner (2006) av största vikt att vissa ytor får vara just tomma och stå till förfogande för att användas temporärt i olika syften av flera olika målgrupper.

Lehtovuori och Ruoppila (2012) menar dock att tomma ytor som är okända eller öde (för närvarande/nutida oanvända eller outnyttjade områden, som exempelvis stora outnyttjade industriområden) ibland med fördel kan användas för

temporär användning. Detta i syftet att introducera platsen för medborgare som tidigare inte uppmärksammat ytan då platsen inte funnits med på deras mentala karta. Både centralt urbana områden och för närvarande/nutida oanvända eller outnyttjade områden är enligt Lehtovuori och Ruoppila (2012) beroende av urbanitet, tillgång och efterfrågan, stadstillväxt samt ett kontinuerligt flöde av människor.

Den tredje kategorin, områden som tappar betydelse och som tömts på funktioner och invånare, beskrivs enligt Lehtovuori och Ruoppila (2012) inte som lika beroende av ovanstående faktorer. Författarna menar att temporär användning kan användas för förbättra upplevelsequaliteer i dessa områden och generera nya affärsmöjligheter eftersom temporär användning har visat sig vara viktig ur sociala och kulturella synpunkter, även om den temporära företeelsen kanske inte har någon större inverkan på den negativa demografiska spiralen (Lehtovuori & Ruoppila 2012).

	Centralt urbana områden	För närvarande/nutida oanvända eller outnyttjade områden	Områden som tappar betydelse
Användning, funktion	Definierat	Inte definierat	Definierat, men försvagat
Uppmärksamhet och flöde av människor	Högt	Inget	Något, kunde vara bättre
Uppfattning, betydelse	Klassiskt, elitistiskt, modernt	Vågat, lovande	Omodernt
Utvecklingsperspektiv	Stabilt	Öppet (riskabelt)	Möjlig återuppbyggnad
Mål med temporär användning	Intensifiering	Introduktion, initiering	Omdefiniering, diversifiering

Figur 12: Tabellen redogör för tre olika kategorier av platser i urban miljö där temporär landskapsarkitektur är tillämpbar. Platserna har olika karaktärsdrag vad gäller rumslighet, flöde av människor, upplevelsevärden, utvecklingspotential samt mål med platsens temporära användning (Lehtovuori & Ruoppila 2012).

Ett annat sätt att diskutera ytor och dess benägenhet att tillhandahålla temporära användningsområden är genom att diskutera programmerade ytor (eng. sk. tight spaces) och oprogrammerade ytor (eng. sk. loose spaces). Detta förhållningssätt diskuteras av Bishop och Williams (2012) och är mer i samklang med Blumners (2006) idé om att vissa ytor bör få vara just tomma för att att temporärt kunna användas i olika syften. På programmerade ytor med tydligt definierade funktioner kan det bli svårt för brukare att syssla med aktiviteter som egentligen inte var menade att utföras där. Regler, syften och fysiska strukturer är fasta vilket gör det näst intill omöjligt för andra typer av aktiviteter att utföras. Icke-avsedda aktiviteter på oprogrammerade ytor kan lättare ske parallellt med avsedda aktiviteter. Oprogrammerade ytor som inte har något egentligt syfte, exempelvis ödetomter, kan lättare approprieras och användas temporärt i ett flertal syften på initiativ av medborgare. Genom att öppna upp för olika möjligheter och diversitet kan oprogrammerade ytor enligt Bishop och Williams skänka staden liv och ge utrymme för spontanitet och utforskande (Bishop & Williams 2012).

Sammanfattning: Var är temporär landskapsarkitektur tillämpbar?

- I centralt urbana områden med målet att intensifiera användningen av en plats, det vill säga bidra till ett högre flöde av människor
- I för närvarande oanvända eller underutnyttjade områden med syftet att introducera en plats för en första användning
- I områden som tappat betydelse med ambitionen om att omdefiniera platsens karaktär och förbättra områdets upplevelsevärden samt generera nya affärsmöjligheter och investeringar
- På öde, tomma och oprogrammerade ytor i den urbana staden, på initiativ av medborgare



Vad finns det för kritik mot
temporär landskapsarkitektur?

För att kunna planera för temporär landskapsarkitektur måste bristerna med temporär landskapsarkitektur uppmärksammas för att förhindra dess uppkomst och därmed skapa bättre förutsättningar för ett lyckat projekt.

I *Limitations of the Temporary: Landscape and Abandonment* resonerar författarna Desimini, Karimi och Stubblefield (2015) kring bristfälligheter för temporär design. Argumenten är strukturerade kring fyra huvudpunkter vilka de valt att benämna *The Transitory problem*, *The Stunted Growth*, *The Palliative Crutch* och *The Proportional Mismatch*.

Genom *The Transitory Problem* (det övergående problemet) ifrågasätter Desimini, Karimi och Stubblefield (2015) termen temporalitet inom planeringsprocessen. Författarna hävdar att offentliga platser karaktär och användningsområden måste få vara oreglerade och varierande och inte enbart fungera under ett kort tidsintervall. De menar att genom att benämna en plats karaktär som just tillfällig begränsas möjligheten för platsen att kunna transformeras till någonting annat.

Med begreppet *The Stunted Growth* (den bedövande tillväxten) menar författarna att landskapsprojekt kräver tid för att kunna utvecklas både ur ett kulturellt och ur ett ekologiskt perspektiv. Författarna hävdar att temporära platser korta livslängd hindrar förekomsten av dynamiska processer vilka annars är vitala för ett levande landskap (Desimini, Karimi & Stubblefield 2015).

Som ett tredje argument understryker Desimini, Karimi och Stubblefield (2015) det faktum att ett temporärt projekts roll som platshållare kan fördröja en plats gestaltungsprocess och förhindra dess långsiktiga utveckling. Detta fenomen kallar författarna för *The Palliative Crutch* (den stödjande kryckan) vilket beskriver sårbarheten kring val av plats för temporära

projekt. Författarna beskriver hur temporära projekt vanligen initieras som en pionjär användning vilken bidrar till att introducera en plats för sin första urbana användning. Den pionjära användningen leder i sin tur många gånger till en ersättande användning, vilket innebär att den temporära användningen inte har någon långsiktig effekt på platsen utan endast används som en slags "mellananvändning". Detta kan innebära att en plats inte är aktiverad fullt ut men tillräckligt mycket för att förhindra ytterligare utveckling (Desimini, Karimi & Stubblefield 2015).

Som ett fjärde argument, *The Proportional Mismatch* (den proportionella missanpassningen), beskrivs relationen mellan temporära projekts areella storlek och livslängd med städers storskalighet. Författarna menar att städer är beroende av större omstruktureringar än vad temporära projekt kan ge upphov till. Författarna belyser även det faktum att ett tillfälligt projekt snarare bör användas som ett medel för att aktivera en redan befintlig och befolkad plats, än som en katalysator för stadsutveckling i sig (Desimini, Karimi & Stubblefield 2015).

Their short-term value is undeniable but so is their vulnerability.

Desimini, Karimi & Stubblefield 2015, s. 279

I *The seductions of temporary urbanism* (2015) riktar Maria Ferreri kritik mot det senaste decenniets utveckling av så kallad low-budget temporary urbanity. Temporär urbanism och dess användning har enligt Ferreri under det senaste decenniets delvis beskrivits som ett näst intill 'magiskt och föredömligt' sätt att kombinera stadsplanerarens mål och stadsutvecklingen med medborgarens behov av utrymme i dagens vinstdrivande samhälle. Detta kan bidra till att temporära projekt drivs i ett kommersiellt syfte, vilket inte bör vara det enda syftet med temporär användning. Samtidigt

kan antalet initiativtagare till temporära projekt minska drastiskt om det inte skulle finnas någon som helst möjlighet till ekonomisk vinst. (Ferreri 2015)

I *The Temporary City* (2012) lyfter Bishop och Williams fram det faktum att kortvarighet sällan ses som ett tecken på en ekonomiskt stabil stad. Detta fenomen tas även upp i *Tillfällig arkitektur ger plats för kultur* (2016) där författaren Zimm beskriver att ett okritiskt förhållningssätt till temporära lösningar i våra städer i värsta fall skulle kunna generera en normalisering kring frånvaron av större permanenta insatser och en bristande långsiktig förvaltning (Zimm 2016). Enligt Bishop och Williams (2012) kan markägare, till följd av detta, ställa sig kritiska till temporär användning och vara försiktiga med att utforska temporär landskapsarkitektur, eftersom sådana strukturer kan ses som ett tecken på en misslyckad områdesutveckling. Trots detta så ökar intresset för temporär landskapsarkitektur vilket Bishop och Williams (2012) menar representerar ett fundamentalt skifte i hur ytor används i våra städer, vilket kommer att ha en stor betydelse för framtidens stadspolitik och praktik.

Sammanfattning: Vad finns det för kritik mot temporär landskapsarkitektur?

- Genom att benämna en plats som just tillfällig begränsas också möjligheten för platsen att utvecklas till någonting annat
- Temporära platserns korta livslängd hindrar förekomsten av ett landskaps vitala dynamiska processer som annars kräver tid
- Temporära platserns funktion som platshållare, genom en så kallad “mellananvändning”, kan förhindra nödvändig permanent utveckling av platsen
- Temporära projekts småskaliga inverkan kan aldrig utgöra en hel stadsbild
- Det finns en risk att temporära projekt drivs i ett kommersiellt syfte, vilket inte bör vara den enda orsaken till projektet
- Temporära utformningar kan vara ett tecken på brist av underhåll och en misslyckad områdesutveckling

Sammanfattning

Vad är temporär landskapsarkitektur?

- Temporär landskapsarkitektur avser ett projekt med tillfälliga strukturer med ett tydligt start- och slutdatum för projektperioden
- Temporära landskap kan vara transitoriska (en engångsföreteelse), repetitiva (återkommande) och migrerande (förflyttande)
- Temporär design kan vara kortvarig och avser projekt verksamma under en kort tidsperiod som definieras av sin flyktiga och eventliknande karaktär. Syftet med kortvarig temporär design är att åstadkomma snabba förändringar på en plats snarare än långsiktiga effekter
- Temporär design kan vara långvarig och avser projekt verksamma under en längre tidsperiod vars syfte är att förändra platsens karaktär även efter projektet har upphört. Syftet är att generera långsiktiga effekter, såväl inom projektets tidsram som efter
- Temporär landskapsarkitektur kan ge upphov till en temporär användning. Temporär användning kan delas in enligt följande kategorier: Stand in, Free flow, Impulse, Consolidation, Coexistence, Parasite, Subversion, Pioneer och Displacement

Varför planera för temporär landskapsarkitektur?

- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att på ett tidseffektivt sätt testa en idé på en plats i full skala
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att experimentera i syftet att aktivera och åstadkomma snabb förändring på en plats
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att utnyttja en plats potential mellan två permanenta utformningar, så kallad “mellananvändning”
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att belysa tidigare oanvända eller underutnyttjade platser

- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att stärka lokalsamhället genom inflytande från både medborgare och lokala aktörer. Medborgardialog är således av stor vikt i skapandet av temporära platser
- Temporär landskapsarkitektur är ett sätt att intensifiera, introducera eller omdefiniera en plats karaktär

Hur kan vi planera för temporär landskapsarkitektur?

- Genom att uppmärksamma temporär landskapsarkitektur som ett kompletterande verktyg till dagens översikts- och detaljplanering
- Genom att arbeta mer flexibelt i planeringsprocessen och erkänna att temporär landskapsarkitektur är ett flexibelt sätt att implementera projektidéer på
- Genom att tillåta att initiativtagande till temporära projekt tas av både platsens användare, medborgare, landskapsarkitekter och stadsplanerare
- Genom att använda medborgardialog som ett sätt att utforska utformandet och genomförandet av temporära platser
- Genom att använda sig av olika tidsmässiga faser för genomförandet: inventering följt av implementering följt av utvärdering, likt *Plan Guide*
- Genom att använda sig av Placemaking vilket möjliggör för kortsiktiga temporära projekt med medborgare i fokus
- Genom att arbeta med en eller flera av följande kategorier kan temporära platser planeras för eller uppstå: Enable, Initiate, Claim, Coach, Formalize och Exploit

Var är temporär landskapsarkitektur tillämpbar?

- I centralt urbana områden med målet att intensifiera användningen av en plats, det vill säga bidra till ett högre flöde av människor
- I för närvarande oanvända eller underutnyttjade områden med syftet att introducera en plats för en första användning
- I områden som tappat betydelse med ambitionen om att omdefiniera platsens karaktär och förbättra områdets upplevelsevärden samt generera nya affärsmöjligheter och investeringar
- På öde, tomma och oprogrammerade ytor i den urbana staden, på initiativ av medborgare

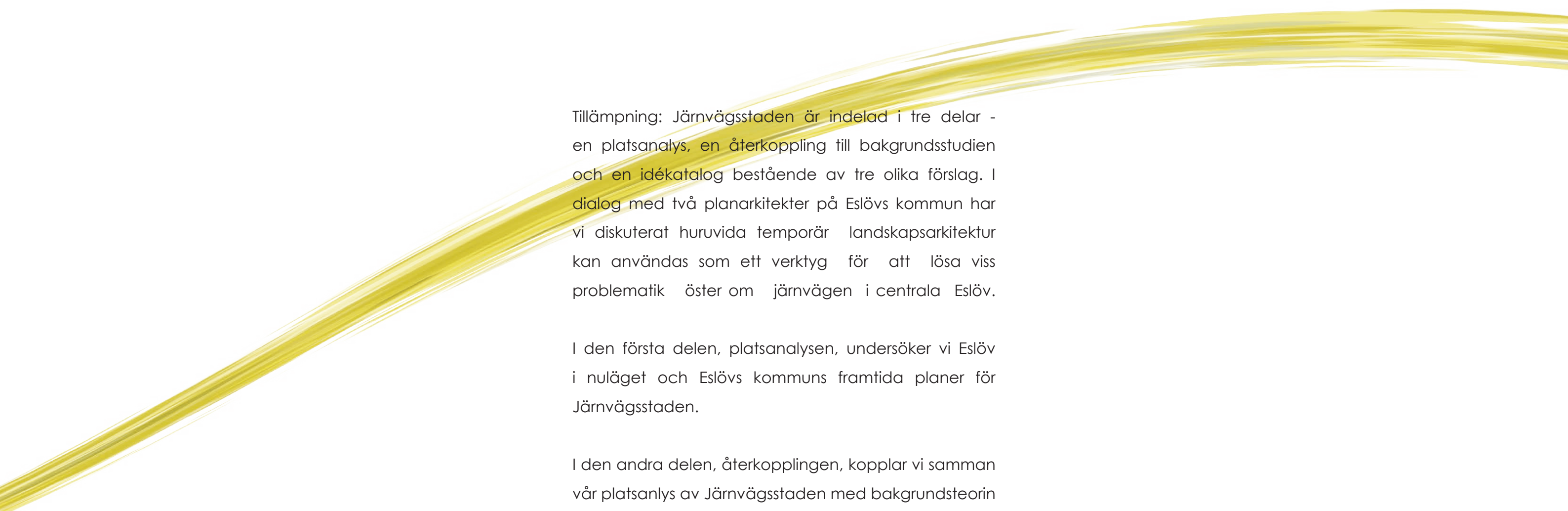
Vad finns det för kritik mot temporär landskapsarkitektur?

- Genom att benämna en plats som just tillfällig begränsas också möjligheten för platsen att utvecklas till någonting annat
- Temporära platsers korta livslängd hindrar förekomsten av ett landskaps vitala dynamiska processer som annars kräver tid
- Temporära platsers funktion som platshållare, genom en så kallad “mellananvändning”, kan förhindra nödvändig permanent utveckling av platsen
- Temporära projekts småskaliga inverkan kan aldrig utgöra en hel stadsbild
- Det finns en risk att temporära projekt drivs i ett komersiellt syfte, vilket inte bör vara den enda orsaken till projektet
- Temporära utformningar kan vara ett tecken på brist av underhåll och en misslyckad områdesutveckling



2

Tillämpning : Järnvägsstaden



Tillämpning: Järnvägsstaden är indelad i tre delar - en platsanalys, en återkoppling till bakgrundsstudien och en idékatalog bestående av tre olika förslag. I dialog med två planarkitekter på Eslövs kommun har vi diskuterat huruvida temporär landskapsarkitektur kan användas som ett verktyg för att lösa viss problematik öster om järnvägen i centrala Eslöv.

I den första delen, platsanalysen, undersöker vi Eslöv i nuläget och Eslövs kommuns framtida planer för Järnvägsstaden.

I den andra delen, återkopplingen, kopplar vi samman vår platsanalys av Järnvägsstaden med bakgrundsteorin kring temporär landskapsarkitektur.

I den sista delen presenteras en idékatalog med tre olika förslag på hur temporär landskapsarkitektur kan tillämpas i Järnvägsstaden. Idékatalogen är baserad på bakgrundsteorin och platsanalyserna.



Platsanalys

Ett delat Eslöv

Vi valde att i ett inledande skede av vår arbetsprocess kontakta kommuner runt om i Skåne för att se om det fanns ett intesse kring temporär landskapsarkitektur. Två av Eslövs kommunala planarkitekter visade ett starkt intresse.

Området öster om järnvägen i Eslövs tätort, den så kallade Järnvägsstaden, har sedan länge haft en industriell och storskalig karaktär. Detta samtidigt som den västra sidan av Eslöv har en mer stadsmässig och sammanhållen prägel. Att östra sidan av Eslöv står i så pass stor kontrast till den västra tros, enligt planarkitekterna, främst bero på den enorma skiljelinjen som järnvägen utgör. Järnvägsstadens karaktär kan ibland upplevas som otrygg och medföra en känsla av bakgata - detta trots att området är beläget i direkt anslutning till Eslövs station och bär på stora delar av Eslövs rika kulturhistoriska arv, något som liksom förfallit i glömska till förmån för industriella verksamheter (Eslöv kommun 2020).

Eslövs kommuns framtida planer för Järnvägsstaden är översiktliga och sträcker sig över en lång tidsperiod, några detaljplaner för området finns ännu inte. Den övergripande ambitionen är dock att skapa en mer levande stadsdel med en högre andel bostäder och en mindre kvartersstruktur där fokus ligger på att lyfta områdets kulturhistoriska arv, ett arv som Eslövsborna är stolta över.

Under ett inledande möte på Eslövs kommun med planarkitekterna Moa Åhnberg och Matilda Suneson, i februari 2020, blev vi introducerade till ett projektområde där temporär landskapsarkitektur skulle kunna vara tillämpligt, i väntan på detaljplaner. Detta område var Järnvägsstaden, där Kvarngatan utgör en centralt belägen gata - vilken kom att spela en väsentlig roll i vårt arbete.

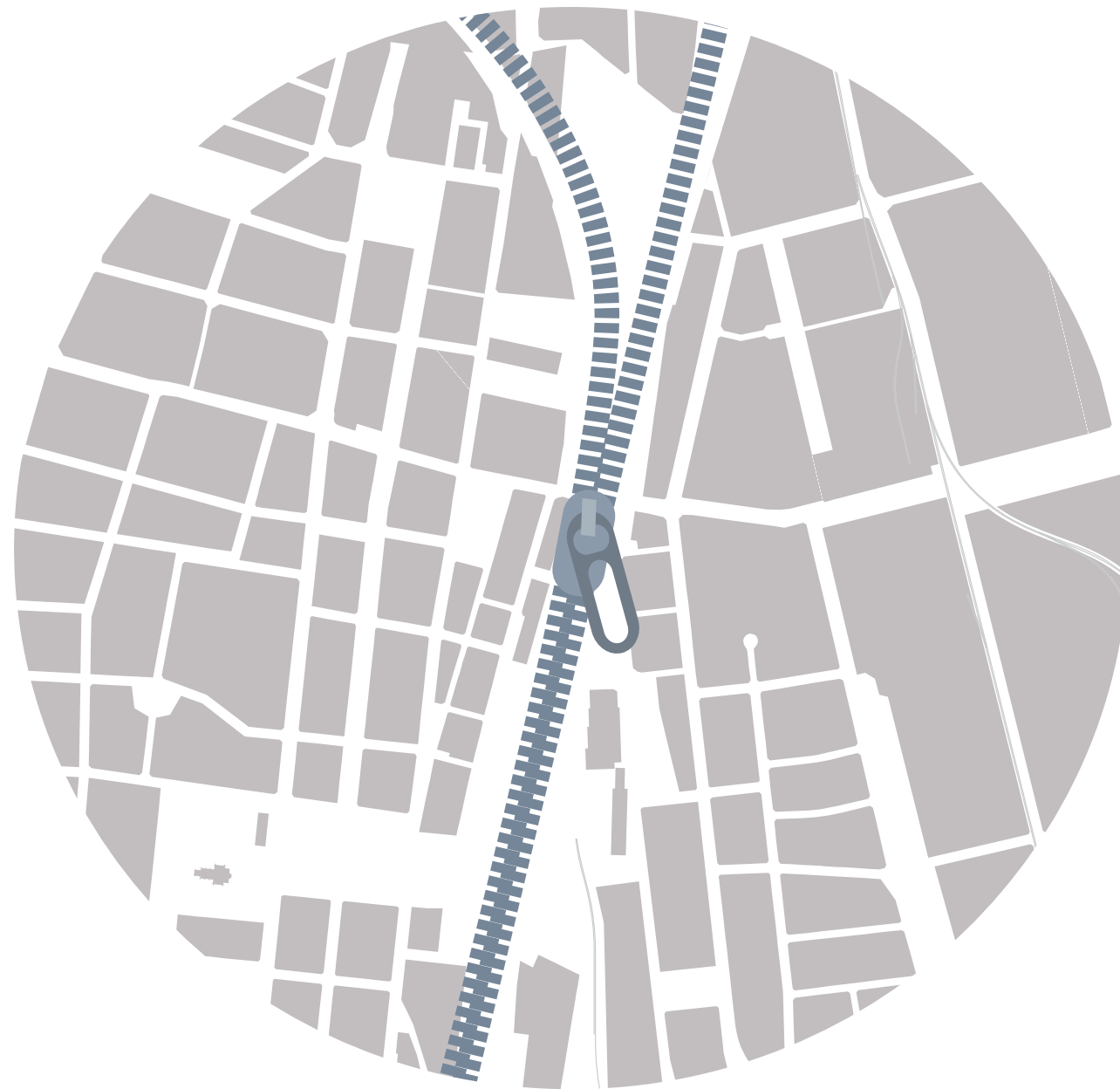


Fig. 13: Järnvägen delar Eslöv i två delar: västra och östra Eslöv. Västra delen av Eslöv präglas av en blandad bebyggelse med bostäder och cityverksamhet medan östra delen av Eslöv domineras av industri- och verksamhetsområden.

Eslövs historiska kontext

Eslövs station uppfördes 1858 i samband med utbyggnaden av Södra stambanan mellan Örtofta och Höör. Stationen fick snabbt en betydande roll som järnvägsknutpunkt vilket bidrog till en industriell utveckling av Eslöv med etablering av såväl verksamheter som bostäder. Bland industrierna verkade fabriker som exempelvis ett gjuteri, mekaniska verkstäder, en ättik- och salubrinfabrik, ett bryggeri, en yllefabrik, skofabriker, brännerier och sockerfabriker för att nämna några (Eslövs kommun 2010).

Eslövs nuvarande stadsbild präglas av två historiska stadsplaneringsideal: trädgårdsstaden och rutnätsstaden. I Eslövs första stadsplan från år 1913, ritad av Erik Bülow

Hübe, var trädgårdsstaden det ideal som låg till grund för planen. Bostäder, handel och industri skildes åt av järnvägen när industri förlades öster om järnvägen och bostäder och handel väster om densamma.

Trädgårdsstaden Eslöv bestod sammantaget av fyra element: industri, citykvarter, villaområden och parker vars intention var att utgöra en naturlig avgränsning mellan resterande delar. Trots att trädgårdsstadens tendenser än idag lever kvar präglas stadsbilden av den tidens statliga idealstadsplan för järnvägssamhällen, nämligen rutnätsstaden (Eslövs kommun 2010). Detta ideal gör sig till känna i stadens raka och långsträckta gator och tydliga kvartersindelningar i form av stora block.

Under 1950-talet påbörjades en ny utbyggnadsfas efter att industrin expanderat och inflyttningen från omgivande landsbygd tilltagit. Till följd av att järnvägar lades ned till förmån för privatbilismen syns än idag spår av de nedlagda banvallarna, bland annat i området öster om järnvägen. Ett annat spår av privatbilismens inverkan på stadsbilden är de breda gatorna, dominerade av biltrafik i stadsdelar byggda på 1950-talet (Eslövs kommun 2018).

Tidsskikten i framväxten av Eslöv går till stor del att avläsa i tydliga årsringar utifrån järnvägen. Här syns arkitektur- och stadsplaneideal, liksom förändringen från stationssamhälle uppvuxet vid järnvägen till den stora kommun och regionala kärna staden är idag.

Eslövs kommun 2018, s.13

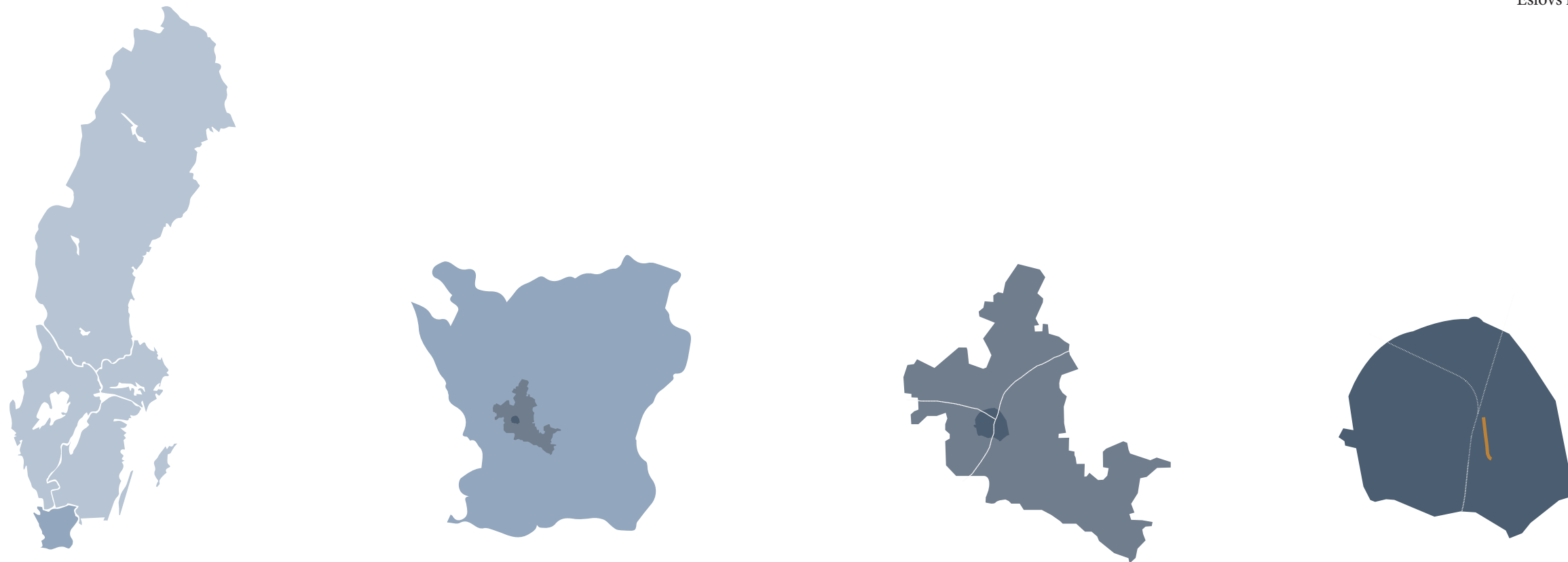


Fig. 14: Kartorna redovisar Skånes, Eslövs kommuns, Eslövs tätorts samt Kvarngatans geografiska läge.

Eslövs framtida planer

I Eslövs översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2018, beskriver kommunen sin framtida vision och tre av planens övergripande mål. Eslövs målbild är att få utgöra en regional stjärna i Skåne, förtäta kring hållbara lägen och erbjuda en boendemiljö där det är lätt att leva livet. Översiktsplanen beskriver hur dessa målbilder ska uppnås genom fysisk planering (Eslövs kommun 2018).

Regional stjärna

Eslövs kommun är en centralort i Skåne med goda förbindelser både inom kommunen och till närliggande kommuner. Eslöv har en unik karaktär med goda rekreations- och friluftsmöjligheter, historiska kulturmiljöer, levande byar och landsbygd samt betydande handel och verksamheter. Kommunens geografiska läge i en expansiv region och som en del av Skånes utveckling anses göra Eslöv till en regional stjärna (Eslövs kommun 2018).

Hållbara lägen

Eslövs kommun planerar att exploatera hållbara lägen. Nya utvecklingsplaner på kvarter och stadsdelar i anslutning till kollektivtrafiklägen ska bidra till att stärka kopplingarna inom kommunen. Vid dessa noder planeras det för täta, hållbara och attraktiva verksamhet- och boendemiljöer vilket ska bidra till möten och sociala sammanhang (Eslövs kommun 2018).

Lätt att leva livet

Eslövs kommun ska erbjuda invånarna en fungerande, trygg och spännande vardag. Tillgången på varierande och attraktiva bostadsområden skapar än mer plats för mångfald (Eslövs kommun 2018).



Fig. 15: Eslövs unika karaktär gör centralorten till en regional stjärna, i hjärtat av Skåne (Eslövs kommun 2018).

Järnvägsstadens fysiska strukturer

Området öster om järnvägen, vilket vi valt att namnge Järnvägsstaden, har idag inte samma karaktär som den en gång hade när den första stadsplanen lade grund för staden. Idag utgörs stadsdelen till viss del av en variation av verksamheter, bostäder och handel och inte längre enbart industri. Trots detta är dock både byggnader och fragment från den tidseran bevarade: historiska strukturer; industribyggnader; fasadmateriäl; färgsättning och mindre detaljer på enskilda byggnader, vilket bidrar till en unik kulturmiljö i området (Eslövs kommun 2010).

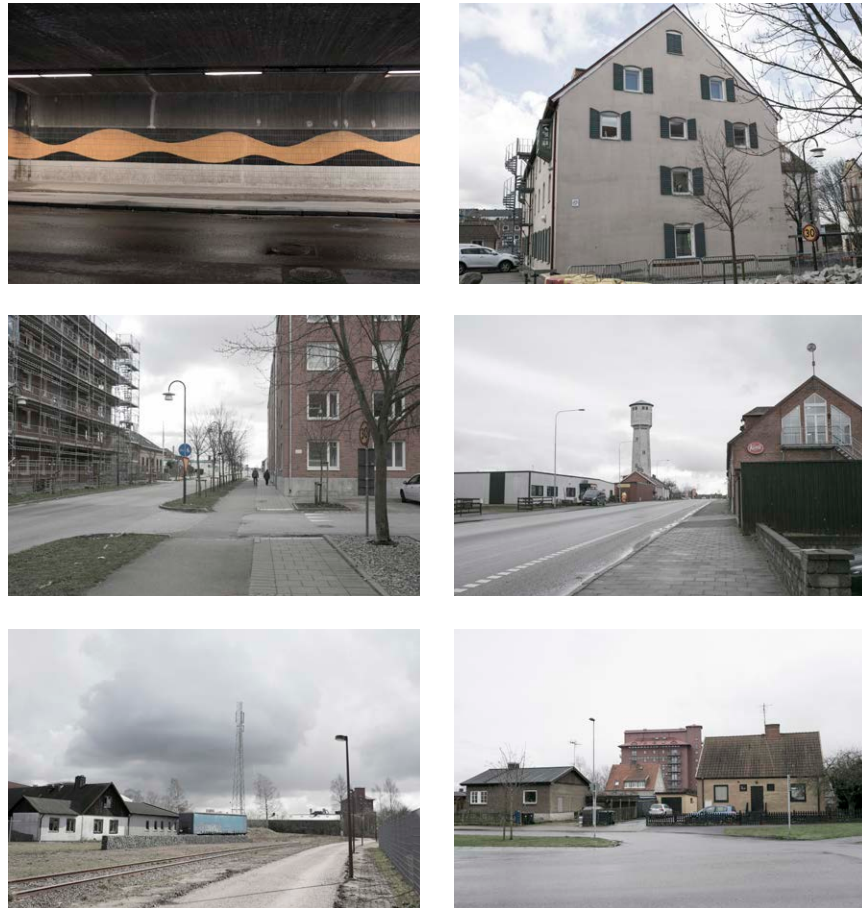


Fig. 16: Fotografierna visar dagens Järnvägsstad och dess varierande karaktär. I Järnvägsstaden samsas gathus med flerbostadshus, verksamheter och industribyggnader.

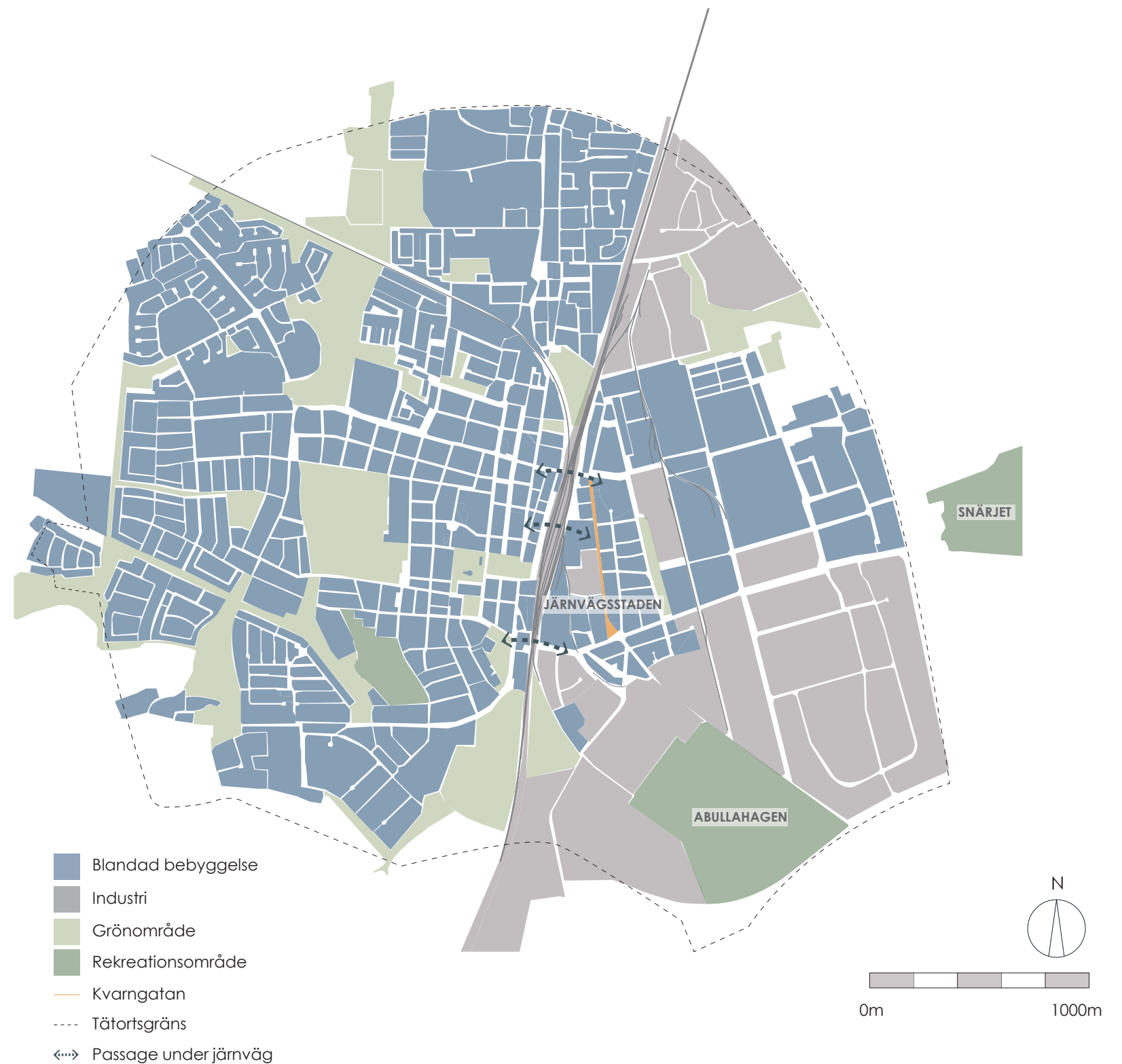


Fig. 17: Nulägesbeskrivning över infrastruktur, bebyggelsestruktur och grönsstruktur.

Järnvägsstadens stadsomvandling

Järnvägsstaden är för närvarande under en stadsomvandlingsprocess från verksamhetsområde till 'stationsnära stadsbygd' med blandstad som ledord. Stadsdelens bebyggelse planeras att vara varierad och området är tänkt att kunna bistå med flera olika funktioner. Fram till år 2035 är det tänkt att 1600 nya bostäder ska uppföras i området. Ny bebyggelse ska komplettera stadsdelen, stärka befintliga värden och tillföra nya stadsmiljöer. Ett särskilt behov av ny grönstruktur med gröna, trygga kopplingar mellan målpunkter i staden och tätortsnära rekreation ska tillgodoses (Eslöv kommun 2018).

I planeringen av Järnvägsstaden ska hänsyn tas till befintliga förutsättningar gällande vattenhantering, buller, föroreningar samt andra risker, grönstruktur samt kulturmiljöer och kommunikationer av riksintresse. Utvecklingen av området förväntas bidra till stärkta förbindelser inom Eslövs kommun och en hållbar utveckling (Eslövs kommun 2018).

Kulturmiljön i Eslövs stad har ett högt upplevelsevärde och är viktig för såväl stadsbilden som för invånarna. I samtliga om- och nybyggnadsprojekt ska kulturhistoriska värden bevaras och förstärkas, samtidigt som ny bebyggelse ska bidra till ökade kvalitéer i stadsrummet (Eslövs kommun 2018).

Järnvägen och större vägar inom tätorten skapar barriäreffekter och delar upp staden både i socialt och fysiskt olika områden. Att minska barriärernas effekt bör prioriteras, framförallt vid infartsvägarna till Eslöv. Järnvägens barriär- och bullerproblematik bör också undersökas med ambitionen om att göra staden mer attraktiv och för att möjliggöra byggnation närmare järnvägen i syfte att bidra till en tätare stadskärna (Eslövs kommun 2018).

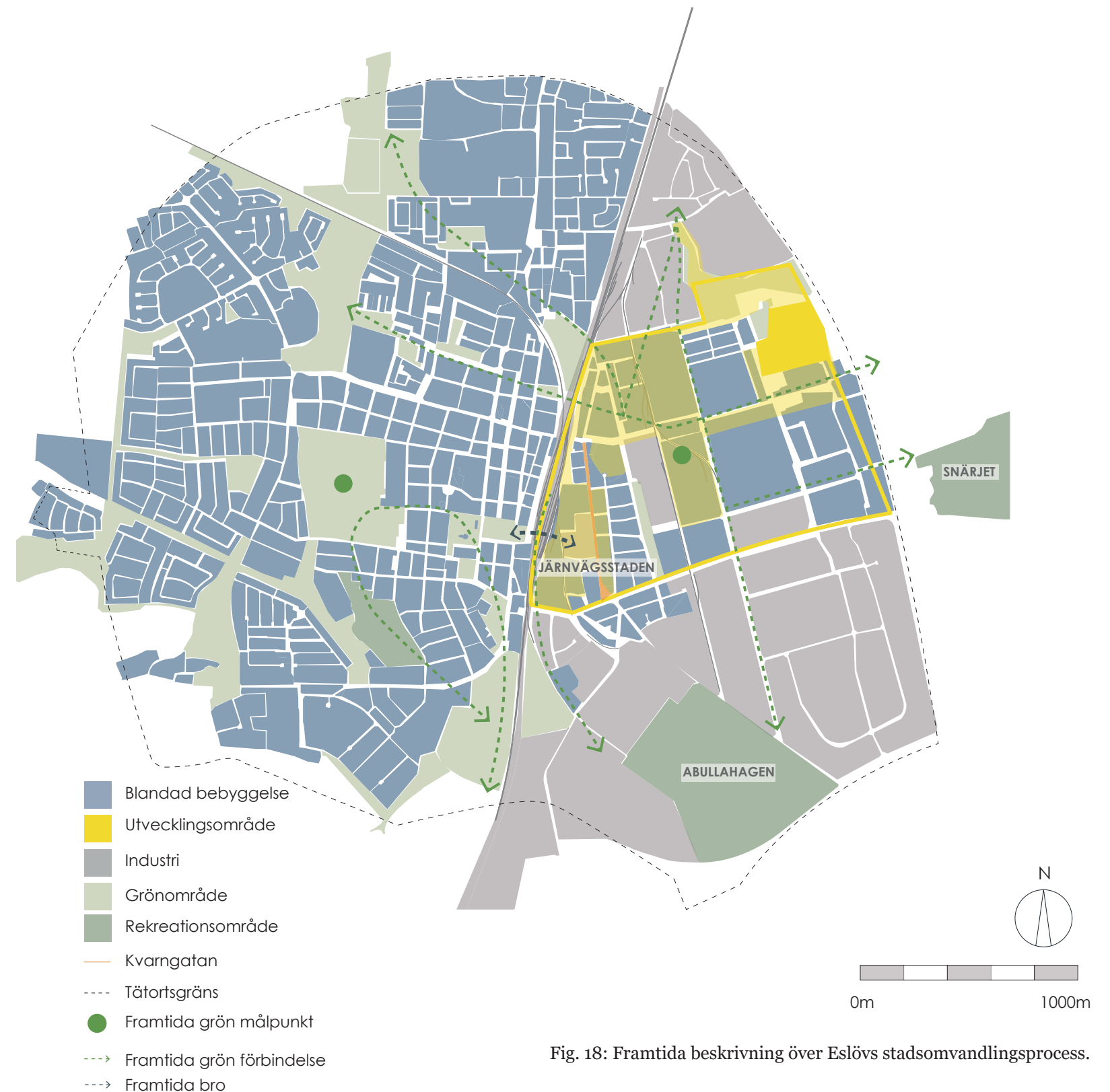


Fig. 18: Framtida beskrivning över Eslövs stadsomvandlingsprocess.

Nulägesbeskrivning: Kvarngatan

I dialog med två planarkitekter verksamma vid Eslövs kommun diskuterade vi var i Eslöv temporär landskapsarkitektur skulle kunna vara tillämpbar. Järnvägsstaden nämndes flitigt av dem båda och framförallt en specifik gata längs med denna stadsdel, nämligen Kvarngatan. Då vår bakgrundsstudie gällande var temporär landskapsarkitektur är tillämpbar har en tydlig begränsning till urbana miljöer, väckte Kvarngatan vårt intresse.

Kvarngatan är en centralt belägen gata i östra Eslöv och har sin sträckning från Pärlgatan i norr till Trehäradsvägen i söder, omgiven av både industri och kulturhistoriskt arv. Kvarngatan anlades under stationssamhällstiden och gavs 1881 namnet "Stora Kvarngatan". Kvarngatan, som är en förlängning av den gamla infartsleden Lundavägen, har genom åren haft en betydande roll som entré till staden (Eslövs kommun 2010).

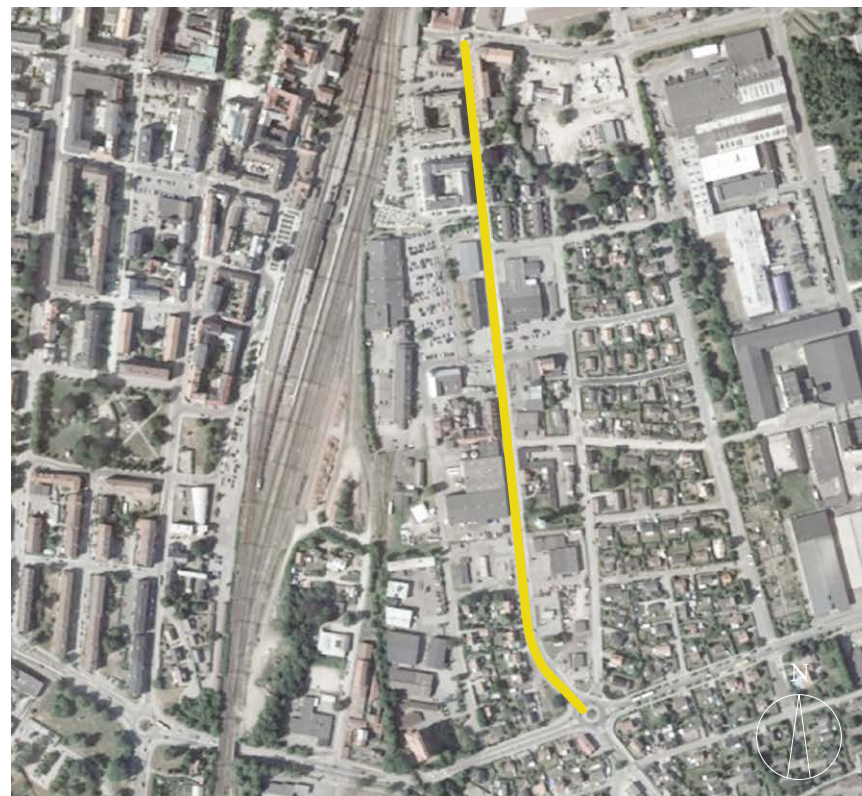


Fig. 19: Flygfotot visar vår avgränsning för Kvarngatan, mellan Östergatan och Trehäradsvägen, markerad i gult.

Planarkitekterna introducerade oss för Järnvägsstaden och beskrev en problematik kring brist på smitvägar, orienterbarhet och grönska (Eslövs kommun 2020). Väl på plats på Kvarngatan var det enkelt för oss att förstå vidden av både problembeskrivningarna och gatans positiva aspekter. Kvarngatan är inte längre en tydlig infartsled till Eslöv utan snarare en "frakttled"; här fraktas gods från dörr till dörr. Gatan är en tydlig transportsträcka utan tydliga målpunkter och upplevs både som bred och rak. Kvarngatan domineras av bilar där fotgängare och cyklister inte prioriteras. Omgivningen är storskalig och vi upplevde oss ganska låsta i vår rörelseriktning till följd av den stora kvartersstrukturen.

Vi upplever dock att det finns många positiva aspekter med Kvarngatan. Målet om att få Järnvägsstaden att fungera som en blandstad blir än mer förståeligt efter att ha bevittnat variationen av gatans byggnadsstruktur. Gatans historiska kontext blir tydlig, särskilt när vi blickar upp mot det gamla vattentornet eller ser ut över spritfabriken.

Järnvägsstaden och Kvarngatan i Eslöv är en relevant plats för temporär landskapsarkitektur. Detta framförallt på grund av att området i dagsläget är relativt underutnyttjat samt att Järnvägsstaden är under en stadsomvandlingsprocess, vilken idag är ganska osynlig för kommuninvånarna. Planeringsenheten på Eslövs kommun är väl medveten om vikten av att medborgarna knyter an till en plats och bryr sig om den, innan detaljplaner utarbetas och färdigställs, vilket temporär landskapsarkitektur har potential att skapa förutsättningar för (Eslövs kommun 2020).

Kvarngatan är även enligt de strategier som framkom under den teoretiska bakgrundsstudien en relevant plats för temporär landskapsarkitektur, då gatan både tappat sin betydelse och är relativt outnyttjad.



Fig. 20: Fotografierna visar dagens Kvarngata och gatans varierade karaktärer, från norr till söder.

Nulägesbeskrivning: Kulturhistoriskt värde

Järnvägsstadens kulturhistoriska arv är stort, med flera kulturhistoriska byggnader belägna längs med Kvarngatan. Gatan, som utgörs av bebyggelse på respektive sidor av gatan, huserar både bostäder och industrier vilka vittnar om gatans forna karaktär och anses utgöra ett stort värde för den befintliga stadsbilden (Eslövs kommun 2010).

I Kvarngatans norra del, i korsningen Östergatan/Kvarngatan, står två byggnader med kulturhistoriskt värde: ett flerbostadshus med butikslokaler i bottenvåningen från 1899 och en före detta magasinbyggnad som idag används för kontor i kommunal regi (Eslövs kommun 2010).

Vidare söderut längs med Kvarngatan är många av de gamla byggnaderna rivna och ersatta med ny bebyggelse. På Kvarngatans östra sida, i kvarteret Gåsen, är ett bostadshus som anses ha en positiv betydelse för stadsbilden bevarat, liksom en industrilokal i kvarteret Storken (Eslövs kommun 2010).

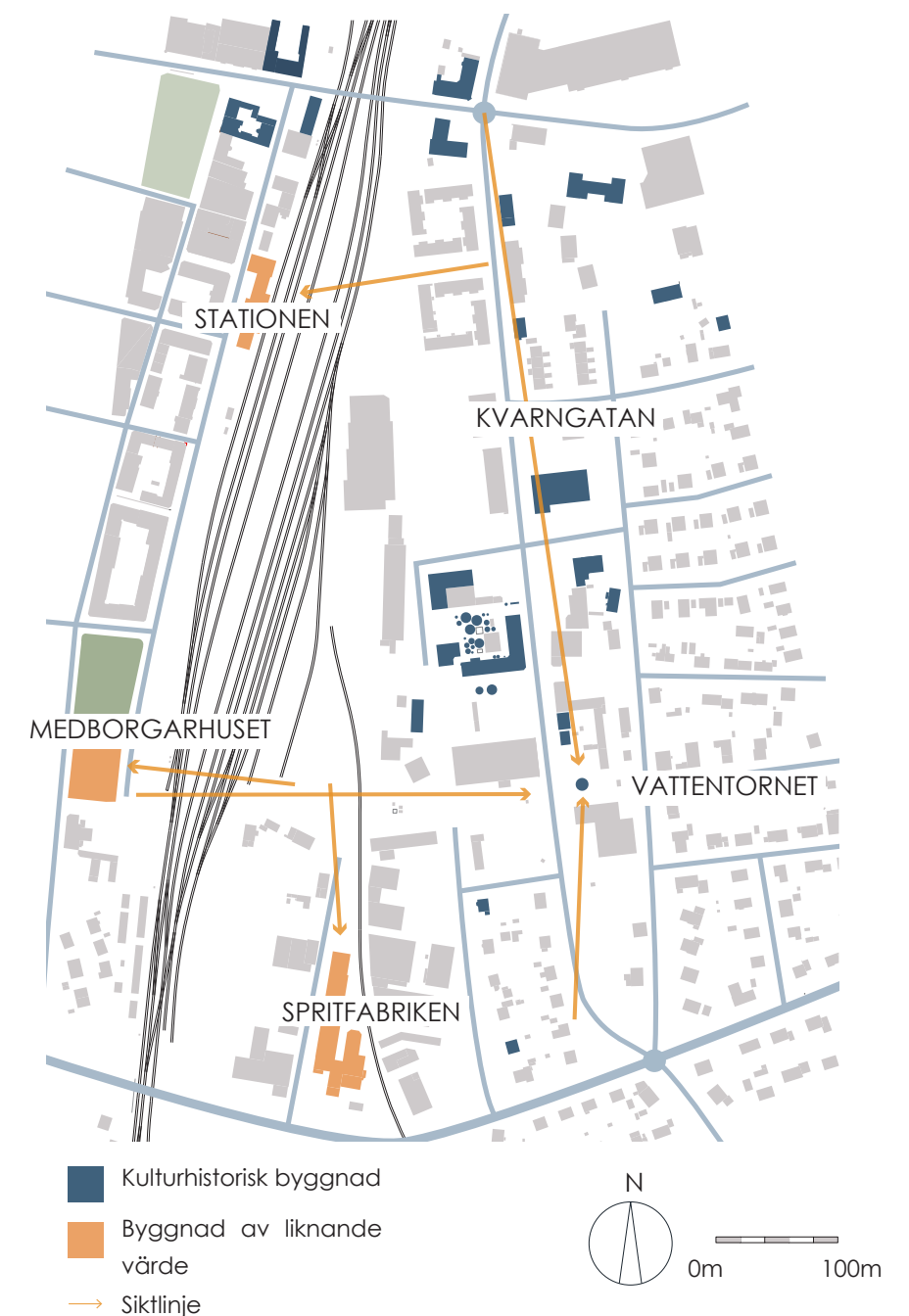
Längre söderut är en tegelbyggnad belägen, en av Eslövs främsta stoltheter: Kavlifabriken. Mitt emot fabriken

ligger kvarteret Falken med en fastighet som uppfördes 1923. Fastigheten, Santessons gamla Skofabrik, är en av få bevarade äldre industribyggnader och påminner oss om det industriella arvet (Eslövs kommun 2019).

Ytterligare två pittoreska gathus är bevarade i det närliggande kvarteret Råkan. Intill dessa bostadshus är även det gamla vattentornet från 1905 beläget. Tornet är välbevarat och anses, även av oss, vara av stort värde för den befintliga stadsbilden och fungerar som ett landmärke i Eslöv (Eslövs kommun 2010).

Det finns fler exempel på byggnader av kulturhistoriskt värde som vi anser har en positiv inverkan på stadsbilden, men som inte är en del av Eslövs kommuns inventering av kulturhistoriska byggnader med bevarandevärde. Vi har i dessa fall kompletterat den kulturhistoriska kartan med dessa.

Figur 21, till höger, bygger på kommunens egna Kulturhistoriska inventering, med egna komplement (Eslövs kommun 2019).



I figur 22, till vänster, visar fotografierna (från vänster till höger): korsningen Östergatan/Kvarngatan (byggnad ritad av O. Andersson), byggnad i kvarteret Gåsen, Kavlifabriken, fd. Skofabrik uppförd åt KD Santesson, kvarteret Råkan och vattentornet (ritat av C.A. Ambrosius) samt gathus (ritade av Nanna Knutsson), den nedlagda spritfabriken, medborgarhuset (ritat av Hans Asplund) och Eslövs station (ritat av Folke Zettervall) (Eslövs kommun 2019). Samtliga är byggnader som klassas som, eller enligt oss bör klassas som, byggnader av särskilt högt värde.

Nulägesbeskrivning: Stråk, Noder, Landmärken och Barriärer

Stråk

De stora formella stråken lokaliseras väster om järnvägen vid cityverksamheterna och vid de tre gångtunnlarna under järnvägen: längs Östergatan, genom stationsbyggnaden samt Trehäradsvägen. Stråken sträcker sig från stadskärnan med cityverksamhet till rekreationsområdena öster om järnvägen, Abullahagen och Snärjet, samt mellan viktiga målpunkter så som skolor och annan offentlig verksamhet. I övrigt leder stråken främst längs med husfasader och trottoarer, med undantag för informella stråk som genvägar över exempelvis parkeringar och grösytor. Genvägar är generellt sett svåra att lokalisera, då kvartersstrukturen består av stora block vilket förhindrar framkomlighet.

Det blir för oss tydligt när vi undersöker befintliga stråk att Kvarngatan idag inte är ett stråk, åtminstone inte ett stråk anpassat till fotgängare.

Nod

Noderna utgörs av Eslövs station, Ica Kvantum - vilken är belägen direkt vid stationen och Kvarngatans mest centrala passage under järnvägen, cityverksamheterna vid stortorget väster om järnvägen samt gymnasieskolan öster om Kvarngatan. Rekreationsområdena Abullahagen och Snärjet, belägna sydöst om kartan, räknas även de som noder.

Landmärken

Landmärken är de byggnader som vi anser utgör ett positivt inslag i stadsbilden och som utgör en väsentlig del av områdets befintliga karaktär. Landmärkena består av det gamla vattentornet från 1905, medborgarhuset samt den gamla spritfabriken vilka samtliga starkt präglar Järnvägsstadens karaktär.

Barriärer

Järnvägsstadens mest markanta barriärer är järnvägen och de större vägar som fotgängare och cyklister har svårt för att korsa. Det finns endast tre passager under järnvägen idag - varav en, passagen vid stationsbyggnaden, har tidsbegränsade öppettider. Även Kvarngatan i sig upplevs som en barriär då gatan domineras av bilar vilket gör det svårt för fotgängare att ta sig från en sida av gatan över till den andra. Bostadskvarteren som utgörs av stora block hindrar uppkomsten av smitvägar vilket bidrar till att även de klassas som barriärer. Rondeller i området, framförallt Kvarngatans södra rondell, i korsningen Kvarngatan/Trehäradsvägen, utgör en barriär och försvårar framkomsten för gång- och cykeltrafikanter, då de tvingas ta omvägar för att passera. Även stråket längs med Trehäradsvägen, vilket är en av de tre passagerna under järnvägen, upplevs som svåråtkomlig och otillgänglig.

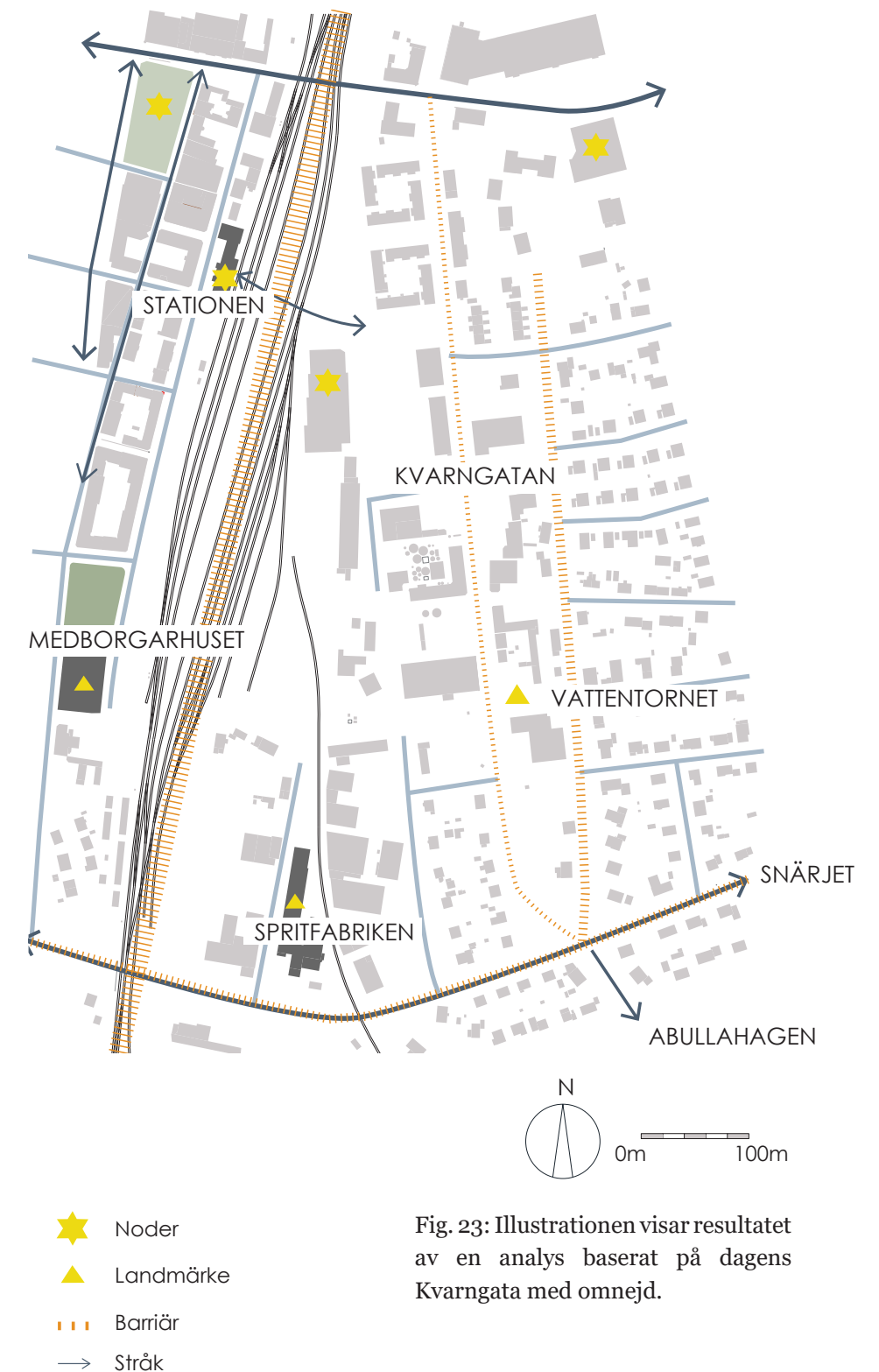


Fig. 23: Illustrationen visar resultatet av en analys baserat på dagens Kvarngata med omnejd.

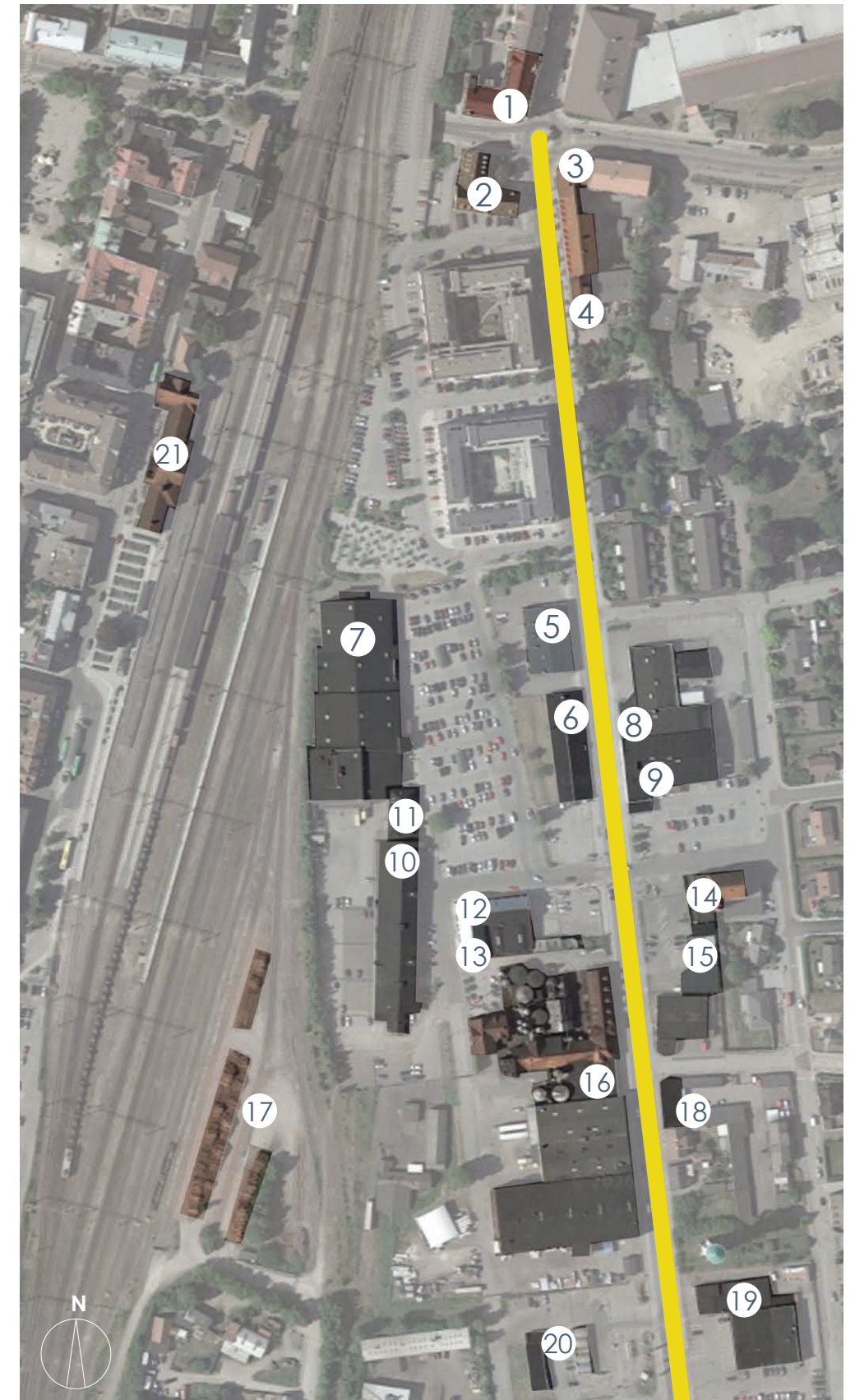
Nulägesbeskrivning: Verksamheter

Järnvägsstadens industriella arv märks avtydligt, då inte minst längs med Kvarngatan, som kantas av verksamheter snarare än bostäder. Många verksamheter är av industriell karaktär vars produktion påverkar trafikflödet. Verksamheterna är antingen kommersiella (det vill säga bistår med tjänster) och/eller industriella och är ofta av den karaktären att de lockar till sig bilförare snarare än fotgängare eller cyklister. Detta på grund av att de antingen aktivt riktar sig till bilförare eller kan tänkas locka till sig konsumenter bortom tätortens gränser.

Verksamheterna närmast stationsområdet är de som med största sannolikhet lockar till sig fotgängare från närområdet, så som gym, kiropraktik och Överskottsbolaget. Även ICA Kvantum kan tänkas locka till sig en del fotgängare, även om företaget främst riktar sig till storkonsumenten. Att bilföraren är prioriterad syns inte bara på verksamheternas inriktningar eller genom Kvarngatans utformning utan blir än tydligare i och med det faktum att verksamheterna är tillägnade stora parkeringsytor, något som vi tidigare nämnt påverkar gaturummets rumslighet och bidrar till en storskalig karaktär.

1. Frisör
2. Ungdomsmottagning
3. Livs
4. Leksaksmuseum
5. Färgbutik
6. Butik för bildelar
7. ICA Kvantum
8. Överskottsbolaget
9. Restaurang
10. Gym
11. Audionova
12. Kiropraktik
13. Begravningsbyrå
14. Butik för kaminer
15. Verkstad
16. Kavlifabriken
17. Timmerupplag
18. Sotare
19. Bilhandlare
20. Bensinmack
21. Eslöv centralstation

Fig. 24: Nulägesanalys över verksamheter längs med Kvarngatan med omnejd. Kvarngatan är utmarkerad i gult. Här ser vi tydligt vilken karaktär de olika verksamheterna har. På så vis kan vi ha lättare för att förstå vilken typ av gata Kvarngatan är och vilka målpunkterna kan tänkas vara. Få byggnader är bostadshus och många är av industriell karaktär.



Nulägesbeskrivning: Rumslighet

Kvarngatans rumslighet är varierad längs med gatan, mycket beroende på bebyggelsestrukturen. Vi har delat in Kvarngatan i tre typer av rum: slutna, halvöppna och öppna. De öppna rummen gav oss en övergripande blick över området och bidrog till en storskalig industriell känsla medan de mer slutna rummen bidrog till en mer mänsklig och human skala.

Under ett av våra platsbesök delade vi in Kvarngatan i tre olika rumsliga indelningar beroende på var vi befann oss längs med gatan. Rumslighetsanalysen (se fig 26) är baserat på våra egna upplevelser.

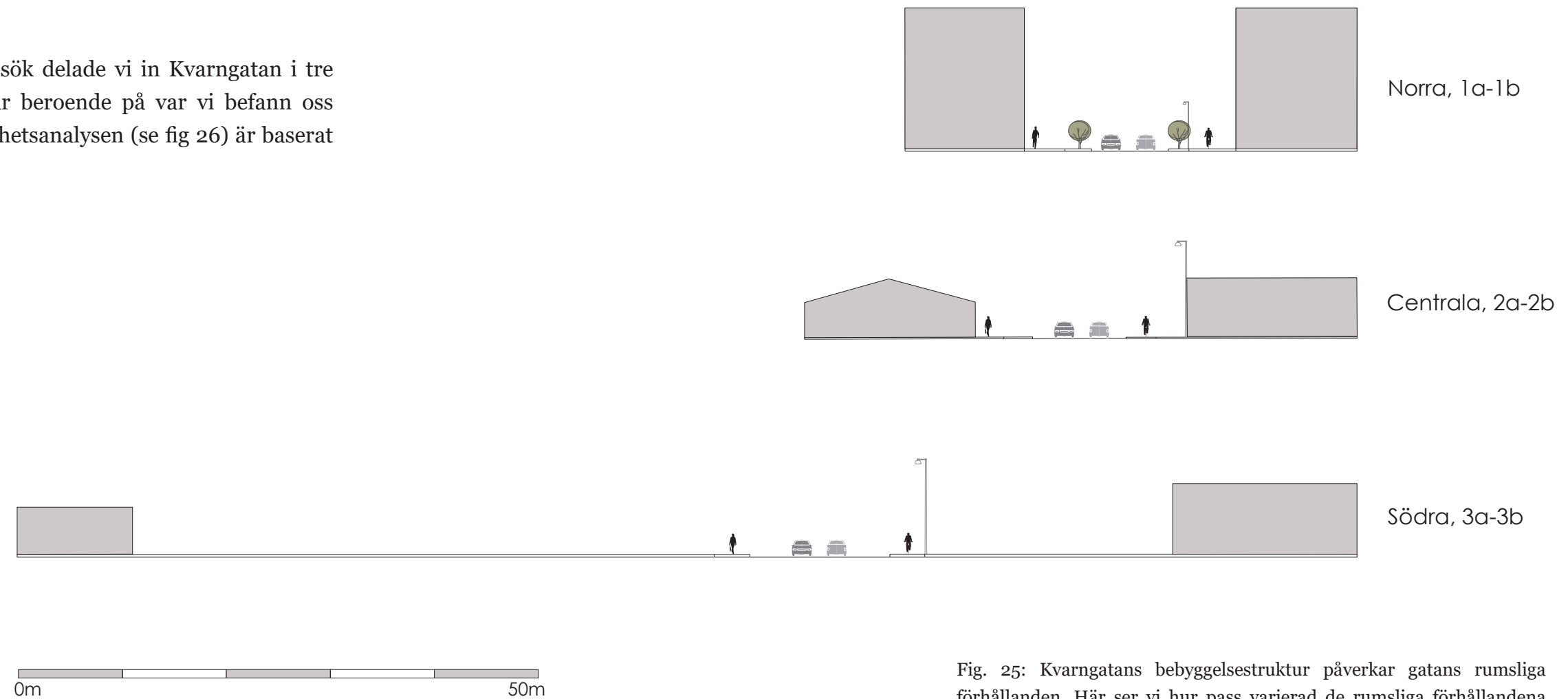


Fig. 25: Kvarngatans bebyggelsestruktur påverkar gatans rumsliga förhållanden. Här ser vi hur pass varierad de rumsliga förhållandena faktiskt är. Skala 1:500 (A3).

Nulägesbeskrivning: Rumslighet

Norra Kvarngatan

Norra delen av Kvarngatan, från korsningen Östergatan/Kvarngatan ner mot passagen vid Eslövs station, upplevs ha en mer sluten rumslig karaktär jämfört med resterande delar av gatan. Denna del präglas av en stadsmässig karaktär där gaturummet mellan byggnaderna (bostadshus om 4 våningar) upplevs bidra till en mer intim skala. Trottoarerna längs med bostadshusen går parallellt med cykelbanor som ligger avskilda från gatan. Längs med gång- och cykelvägarna är även gröna trädalléer planterade i gräsrefuger vilka bidrar till en rumslig inramning. Sträckan upplevs som den mest gröna och mest slutna delen av Kvarngatan. Kopplingen till Östergatan samt till passagen under järnvägen mot stortorget och stadskärnan upplevs som stark.

Centrala Kvarngatan

I den mellersta delen av Kvarngatan, vid stationsområdet och söderut mot vattentornet, har gatan en relativt öppen och mer rymlig karaktär. Byggnaderna är lägre i förhållande till den norra delen av gatan och utgörs främst av verksamheter men även av lägre radhus. Parkeringarna intill verksamheterna är många och stora, vilket bidrar till platsens storskaliga karaktär. I denna del av Kvarngatan är grönskan bristfällig, bortsett från på en ödetomt intill det gamla vattentornet och marken tornet är beläget på. Grönskan som omger vattentornet är vildvuxen och bidrar därför till ett ovårdat utseende och en känsla av otrygghet. Allt som allt upplevs centrala delen av Kvarngatan som rymligare än den norra delen, fastän den faktiska vägbredden inte ökat.

Södra Kvarngatan

Södra delen av Kvarngatan, mellan det gamla vattentornet och Trehäradsvägen, besitter gatans mest öppna rumsliga karaktär. Byggnaderna är belägna med stora avstånd från varandra. Parkeringarna intill verksamheterna är många och stora, vilket spär på gatans storskaliga känsla. Gatan upplevs om möjligt ännu större än vad den mellersta delen av gatan gör. Kopplingen mellan öst och väst upplevs som svag och avståndet mellan olika noder är stor. Denna del av gatan upplevs som fränkopplad från sin omgivning och resterande delar av Kvarngatan, med bristfällig tillgänglighet för fotgängare och cyklister eftersom gång- och cykelbanor successivt försvinner ut i körbanan. I slutet av Kvarngatan, i rondellen vid korsningen Kvarngatan/Trehäradsvägen, är rummet mycket stort men de gröna värdet desto högre.



Fig. 26: Nulägesanalys över Kvarngatans rumsliga förhållanden. Orange markering visar hur pass rymlig gatan upplevs vara i gatunivå. Ju smalare markering, desto mindre rum.

Nulägesbeskrivning: Material

Under våra platsbesök inventerades Kvarngatan och Järnvägsstaden, varefter det blev tydligt vilka material som var återkommande och karaktärsdanande, både ur ett rent historiskt perspektiv samt färg- och formmässigt.

De återkommande materialen var:

- Stål (främst cortenstål)
- Tegel
- Trä
- Gula samt röda fasader och beläggningar
- Asfalt
- Kakel

Ovanstående material påminner oss om Eslövs arv: både det kulturhistoriska men även det industriella. Materialen påminner även om vilka material som producerats här genom åren. Under och efter detta platsbesök började vi fundera kring vilka material som redan finns på plats som kan återanvändas och vilka material vi, i vårt gestaltungsförslag, vill lyfta. Vilka färger och former är återkommande? Vilka kontraster kan vi hitta i området? Och vad kan inspirera och komplettera vår framtida gestaltning?

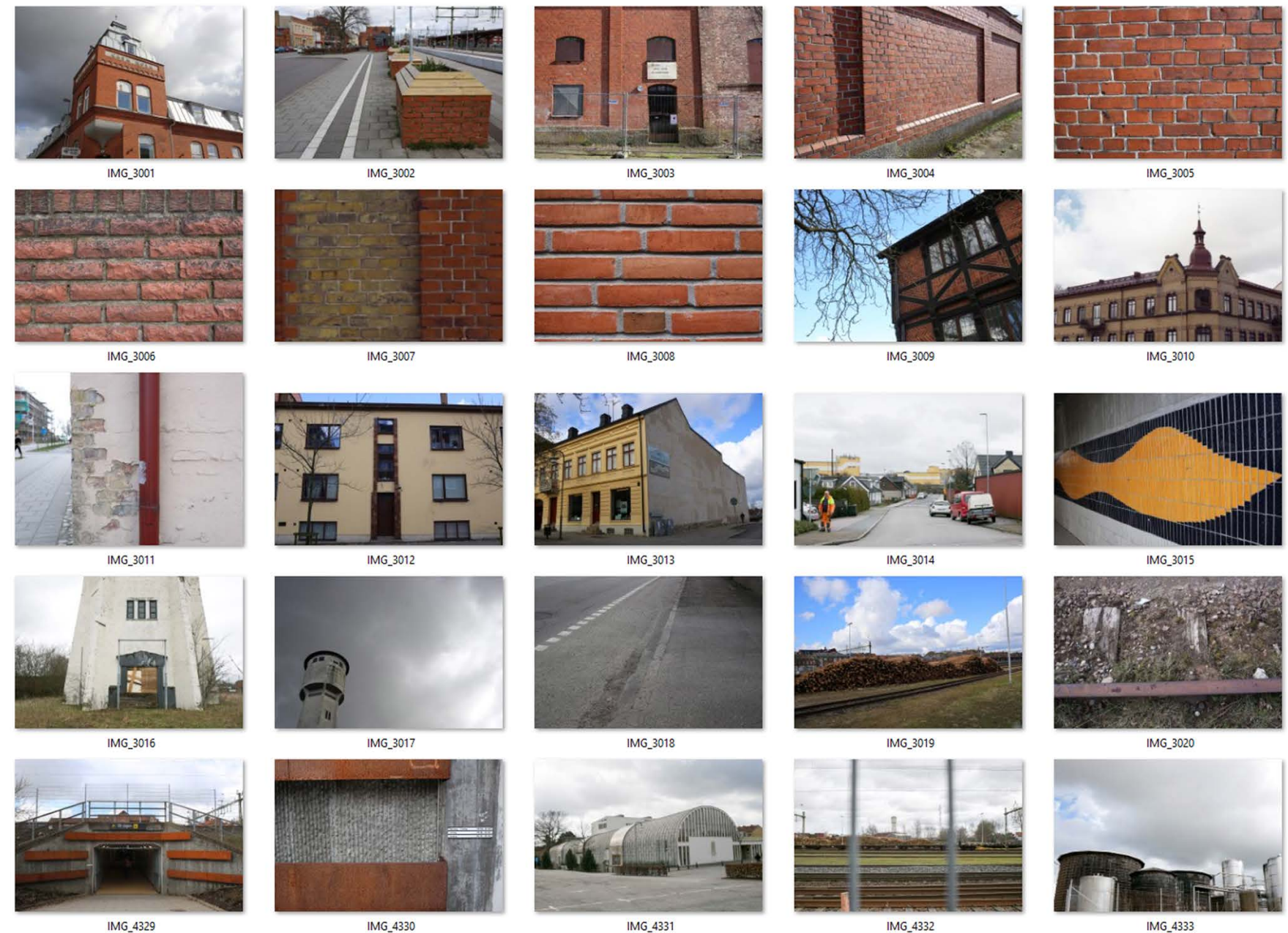


Fig. 27: Ovan ser vi fotografier från inventeringen föreställande de olika materialen som Järnvägsstaden har att erbjuda, i form av en materiell pantone.

Sammanställning av SWOT

Styrkor

- Stationsnära och centralt läge
- Stor variation vad gäller bebyggelse
- Det gamla vattentornet som orientering redan idag
- Kulturhistoriska byggnader vilka utgör en positiv inverkan på stadsbilden
- Stora tomma ytor som kan komma att utnyttjas, i linje med teorierna kring temporär landskapsarkitektur

Hot

- Kvarngatan kan komma att behålla sin karaktär som ”bakgata”
- Järnvägen kan ha en för stark barriäreffekt och därav kan det bli svårt att föra samman Eslövs östra och västra sida
- Järnvägsstaden kan komma att behålla ’status quo’ bland medborgarna, trots stadsomvandling

Utifrån analyserna, platsbesök och den information planarkitekterna på Eslövs kommun bidrog med har vi sammanställt Järnvägsstadens främsta styrkor, dess framtida möjligheter, områdets svagheter och potentiella hot. Samtliga är viktiga att ha med i vårt fortsatta arbete i gestaltungsprocessen.

Möjligheter

- Järnvägsstadens stadsomvandling från verksamhetsområde till blandstad kommer att generera både en mer intim skala samt en förbättring för fotgängare och cyklister
- Stadsomvandlingen kommer att generera nya målpunkter
- Stadsomvandlingen kommer att generera nya, gröna stråk vilka kommer bidra till en starkare koppling mellan östra och västra Eslöv
- Fler bostäder förväntas vilket kommer att bidra till ett större flöde av människor
- Kvarngatan är, enligt teorier som studerades tidigare i projektet, en lämplig plats för temporär landskapsarkitektur vilket kan ge gatan en ny karaktär

Svagheter

- Kvarngatan upplevs som en bakgata
- Få mötesplatser i Järnvägsstaden
- Få målpunkter längs med Kvarngatan
- Bildominerat område
- Storskaliga rum
- Stora parkeringsytor som utgör en negativ effekt på omgivningen
- Järnvägen utgör en barriär mellan öst och väst
- Stora kvartersstrukturer upplevs som barriärer
- Bristfällig orienterbarhet
- Få smitvägar
- Brist på grönstruktur
- Färre boende på östra sidan järnvägen än på västra sidan resulterar i ett lågt flöde av människor

Sammanfattning: Platsanalys

Inledningsvis presenterades Eslövs historiska kontext och staden som järnvägsknutpunkt och dess kulturhistoriska arv. Järnvägen delar in Eslövs tätort i två delar: väst och öst, med handel och bostäder beläget på den västra sidan och industri och verksamheter beläget på den östra. I området öster om järnvägen, den så kallade Järnvägsstaden, är både industrins och järnvägens historiska betydelse väldigt tydlig, samtidigt som privatbilismens inverkan under 1950-talets planering tydligt framkommer i form av breda gator (Eslövs kommun 2018).

I Eslövs kommuns översiktsplan (2018) beskrivs en önskan om att förtäta kring hållbara lägen och ambitionen om att göra Eslöv till en regional stjärna, genom fysisk planering. I Järnvägsstaden har den ursprungliga stadsplanen lagt grunden för områdets fysiska struktur och ett flertal byggnader och fragment lever kvar från den tidens era, även om nya byggnader uppförts. Både ny och äldre bebyggelse beblandas, vilket ger området en viss känsla av blandstad (Eslövs kommun 2018).

Järnvägen som barriär är en problematik Eslövs kommun vill åtgärda samtidigt som Järnvägsstaden i framtiden kommer att förtätas och bebyggas av fler bostäder. Stadsdelen är tänkt att spela en central roll i stadens utveckling, där ny bebyggelse ska komplettera staden, befintliga värden ska styrkas och ny grönsstruktur anläggas (Eslövs kommun 2018).

I Järnvägsstaden är Kvarngatan en centralt belägen gata, en gata som är tillämpbar för temporär landskapsarkitektur. Kvarngatan anlades under stationssamhällstiden och sågs länge på som en infartsväg till Eslöv - nu är gatan snarare en omväg in mot centrum, som är beläget i väst (Eslövs kommun 2018).

Kvarngatan är tydligt bildominerad och upplevs av oss som storskalig. Trots detta upplevs gatan, under vissa sträckor, som ganska gemytlig och human. Variationen av höjd och bredd på byggnaderna, som förvisso är belägna i storskaliga kvarter, bidrar till en känsla av blandstad.

Variationen av både ny och äldre bebyggelse bidrar även till att Kvarngatans historik ständigt känns nära till hands. Gatans historiska värde är stort, framförallt i form av det höga antal kulturhistoriska byggnader som finns bevarade här. De byggnader som vi värderar högst längs med gatan är det gamla vattentornet och de gathus som är belägna i samma kvarter, kvarteret Råkan. Vattentornet klassas av oss som ett landmärke, då det går att se över hela området.

Stråken i området rör sig framförallt från passagera under järnvägen och rakt österut. Kvarngatan i sig klassas inte som ett stråk, det finns få anledningar till att stanna upp här om vi bortser från vissa verksamheter. Gatan upplevs snarare, tillsammans med järnvägen och den stora kvartersstrukturen, som en barriär.

Kvarngatans rumsliga indelningar är generellt sett beroende av bebyggelsestrukturen vilka kan få gaturummet att upplevas som ganska slutet för att i nästa stund upplevas som väldigt öppet. Bebyggelsen och dess känsla av blandstad påverkar i stor utsträckning den rumsliga utformningen, vars former står i kontrast till rutnätsstaden.

Järnvägsstaden och Kvarngatan bär allt som allt på ett stort kulturellt och industriellt arv, vilket inte minst går igen i materialen som återfinns på platsen, vilka går att knyta an till Eslövs historia. På Kvarngatan finns mycket att inspireras av, såväl färgmässigt som formmässigt.

Järnvägsstaden och Kvarngatan har flera styrkor och framtida möjligheter, men brottas även med en del problematik, så som hot och svagheter.

De främsta styrkorna Järnvägsstaden och Kvarngatan besitter är dess centrala geografiska läge i Eslövs tätort och en varierad bebyggelsestruktur, vilket kommer att gynna en framtida planering med blandstaden i fokus. Ett gestaltungs-förslag för temporär landskapsarkitektur kan ta vara på gatans befintliga kvalitéer och utnyttja de storskaliga utrymmen som finns mellan husen och gatans varierande rumslighet till sin fördel.

Järnvägsstadens kulturhistoriska arv som ett genomgående drag kan eventuellt underlätta i sökandet efter nyckelplatser och fokuspunkter i den framtida gestaltungsprocessen, då de exempelvis kan fungera som målpunkter.

Idag är Kvarngatan bildominerad, vilket bidrar till det faktum att gatan utgör en barriär. Att undersöka huruvida hela Kvarngatan är lämplig för att bortprioritera bilism kan vara en god idé för att omvandla gatan till en målpunkt snarare än en barriär och bidra till fler människor i rörelse.

Orienteringsbarheten i Järnvägsstaden är bristfällig - det finns få smitvägar och få landmärken att orientera sig efter. Vattentornet är det landmärke som syns tydligast vilket är en kvalité värd att få uppmärksammas och eventuellt förstärka.



Återkoppling: Teoretisk bakgrundsstudie

Nedan följer en sammanfattande och reflekterande text om vad vi, utifrån den teoretiska bakgrundsstudien i kombination med platsanalysen, tar med oss vidare in i arbetet med vår idékatalog. Följande är de lärdomar som vi anser vara de viktigaste utifrån bakgrundsstudien, vilka är av stor vikt för våra förslag för Järnvägsstaden.

Temporär landskapsarkitektur är ett komplext begrepp. Somliga verkar hävda att alla landskap är temporära, medan andra menar att temporär landskapsarkitektur definieras av ett tydligt definierat tidsintervall med ett start- och slutdatum för den temporära företeelsen. Oavsett synsätt verkar det dock inte finnas en tydlig definition för hur lång livslängd ett temporärt projekt har.

Enligt Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013) kan temporär användning delas in i sammanlagt nio olika kategorier. Utifrån vår tillämpning i Järnvägsstaden och på Kvarngatan kan vi dra slutsatsen att endast fem av dessa kategorier tänkas vara relevanta för vårt projekt. Dessa är *Stand in*, *Free Flow*, *Impulse*, *Consolidation* och *Pioneer*. Som tidigare nämnt beskriver *Stand in* platsens förmåga att erbjuda en slags mellan användning mellan nuläget och en senare permanent utformning av platsen. *Free-Flow* beskriver hur den temporära användningen etableras och sedan förflyttas, för att återuppträffa på andra platser och därmed utgöra ett mer långvarigt inslag i stadsbilden. *Impulse* kan ge en antydning om framtida utveckling och trots den temporära användningens korta livslängd generera långsiktiga effekter i form av sociala spår. *Consolidation* beskriver hur en temporär användning etableras i ett temporärt syfte men sedan övergår till att utgöra ett permanent inslag. *Pioneer* beskriver hur temporär användning sätter tonen för ett område under dess stadsomvandlingsprocess (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Temporär landskapsarkitektur delas vidare in i två

kategorier med hänsyn till både design och tidsintervall: kortvarig temporär design och långvarig temporär design. Det framgår att kortvarig temporär design inte har som avsikt att generera långsiktiga effekter för en plats utan snarare bör ses på som ett medel för att åstadkomma en effekt på kort tid (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013). Det kan handla om att belysa samhällsviktiga frågor som exempelvis: *vem har rätten till staden?*

Även om författarna Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013) hävdar att kortvarig temporär design inte påverkar platsen i det långa loppet, vill vi hävda att så ändå kan vara fallet. Genom att väcka samhällsdebatt skapas utrymme för nya synsätt och omstruktureringar, vilka indirekt kan vara av stor betydelse för den framtida staden och dess utformning.

Att arbeta med temporär landskapsarkitektur har många fördelar men även en del brister. Förmågan att på ett tidseffektivt sätt laborera och testa idéer på en plats i full skala i syftet att aktivera en underutnyttjad eller oanvänd plats är en av de främsta fördelarna med temporär landskapsarkitektur enligt oss. Vikten av medborgardialog och en kollektiv planeringsprocess lyfts gång på gång som en viktigt del av planering för temporär landskapsarkitektur. I vårt projekt, och inom vårt arbetes tidsram, inser vi dock att detta är en omöjlighet. Vi kommer således att få försöka ta hänsyn till vilken roll en dialog mellan medborgare, lokala aktörer och planerare kan ha i våra förslag samt försöka föreslå en alternativ typ av dialog.

Flexibla riktlinjer inom en översiktlig planering möjliggör för arbetet med temporär landskapsarkitektur. Flera källor betonar vikten av små ingrepp i den fysiska strukturen i form av temporära strukturer, samt tillvaratagandet av platsens befintliga kvalitéer. Att ta vara på materiella och immateriella kvalitéer är en aspekt som vi kommer att förhålla oss till i de förslag vi kommer presentera i vår idékatalog.

Enligt Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013) kan temporär landskapsarkitektur bli en del av stadsplaneringsprocessen genom att tillämpa en eller flera av följande sex strategier: Enable, Initiate, Claim, Coach, Formalize och Exploit. Samtliga strategier är ofullständiga då de endast motsvarar en specifik fas i utvecklingen. Enligt vår bedömning tar vårt projekt avstamp i vår roll som möjliggörare, i enlighet med strategin Enable. Vi, i rollen som planerare och i samarbete med Eslövs kommun, skapar således förutsättningar för temporär landskapsarkitektur.

Utifrån den teoretiska bakgrundsstudien kan vi dock fastställa att det inte finns några egentliga riktlinjer vad gäller utformning och gestaltning av temporär landskapsarkitektur. Däremot framförs flera olika metoder som arbetssätt för planeringsmetoden. Utöver ovan nämnda strategier belyses fördelen med att inventera platser för att analysera vad som behövs implementeras, både med avseende på temporära och permanenta strukturer, för att därefter utvärdera resultatet efter att de uppförts. Denna metod härstammar från Ill de Nantes och benämns *Plan Guide* (sv. kartguide), vilken beskrivs som en oändlig process där ett projekt avlöses av ett annat (Diedrich & Dahl 2016).

Ytterligare en snarlik metod, vars syfte är att aktivera en plats och använda gatan som social mötesplats, kallas Placemaking. Arbetssättet för Placemaking kan delas in i fem olika etapper. I den första etappen definieras en plats samtidigt som platsens aktörer identifieras. I den andra etappen utvärderas platsen genom att identifiera platsens utmaningar. I den tredje etappen arbetas en vision för platsens framtida syfte fram och i den fjärde etappen utförs snabba och tidseffektiva experiment. Den sista och femte etappen går ut på att kontinuerligt utvärdera platsen för att möjliggöra för långsiktiga förändringar. (Andersson 2019b)

Centralt belägna urbana platser, för närvarande

underutnyttjade eller oanvända områden, områden som tappat betydelse och tomma mellanrum i staden lyfts fram som goda exempel på var temporär landskapsarkitektur kan tänkas etableras. Då vi, i samarbete med Eslövs kommun, ska undersöka och ta fram tre olika förslag för temporär landskapsarkitektur i Järnvägsstaden, ett centralt beläget före detta industriområde på östra sidan järnvägen, går platsen i linje med litteraturen. Enligt figur 12, se sida 31, kategoriserar vi Kvarngatan som ett för närvarande underutnyttjat eller oanvänt område. Ett syfte med idékatalogen blir således att framföra idéer på hur platsen kan introduceras för en första användning. För att detta ska kunna uppnås krävs det således att platsens funktion definieras på ett mer tydligt sätt samt att förslagen bidrar till fler människor i rörelse.



Idékatalog

Utifrån platsanalysen av Järnvägsstaden och Kvarngatan är vår ambition att genom en idékatalog presentera olika idéer för att åstadkomma vistelsevänlighet, kommunikation, visuell ledning, belysa landmärken och historiska värden samt att skapa kopplingar mellan östra och västra Eslöv. Idékatalogen presenterar olika idéer genom vilka ovanstående kan uppnås.

Ambitionen är att Järnvägsstaden öster om järnvägen ska transformeras från ett verksamhetsområde med känsla av bakgata och med ett lågt flöde av människor till en del av Eslövs helhet. Kvarngatan ska inte längre vara en transportsträcka med avsaknad av målpunkter och noder, utan bli en självklar del i Eslöv som helhet.

Idékatalogen består sammantaget av tre olika kombinationer av idéer, så kallade gestaltningsmässiga förslag. Förslag ett belyser Järnvägsstadens och Kvarngatans historiska kvalitéer och visar på dess framtida förändring, förslag två syftar till att hantera Kvarngatans problematiska bildominans samt skapa vistelsevänlighet för både gående och cyklister och förslag tre är ett förslag på hur östra och västra Eslöv genom visuell ledning skulle kunna förenas.

Idéprogram

Nedan följer ett program, vars syfte är att vägleda oss i utformandet av idékatalogen. Utgångspunkten för idéprogrammet är platsanalysen av Järnvägsstaden och Kvarngatan.

Materialval

Materialvalen ska kunna länkas till Kvarngatan och Järnvägsstaden samt det kulturella och industriella arvet. Exempel på sådana material är: stål, tegel, trä, asfalt och kakelmosaik.

Materialvalen ska även ha syftet att tillföra rumslighet till de delar av platsen som i dagsläget saknar en mer mänsklig dimensionering. Då det i våra analyser framkommit att det råder stor brist på grönska i Järnvägsstaden är tillförsel av gröna material att önska, både i rekreativt och rumsligt syfte.

Färgsättning

Färgvalen bör även de kunna länkas till Järnvägsstaden och Kvarngatan. I vår materiella nulägesbeskrivning i platsanalysen framkom det att de färger som går att finna på platsen redan idag är: gult (tegel, fasader, industrilokaler och kakelmosaik), rött (tegel och cortenstål) och grått (asfalt och stål). Att använda sig av färger som redan påminner om Eslöv eller som står i direkt kontrast till dessa och har en signalerande och associativ förmåga, är att föredra.

Ljussättning

Ljussättning är ett viktigt element, dels för att tillgängliggöra Kvarngatan under dygnets alla timmar, dels för att öka möjligheten för orientering och vägledning, vilket planarkitekterna vid Eslövs kommun uttryckt är en viktig problemställning att ta itu med. Ytterligare ett syfte med ökad ljussättning är att bidra till ökad rumslig karaktär.

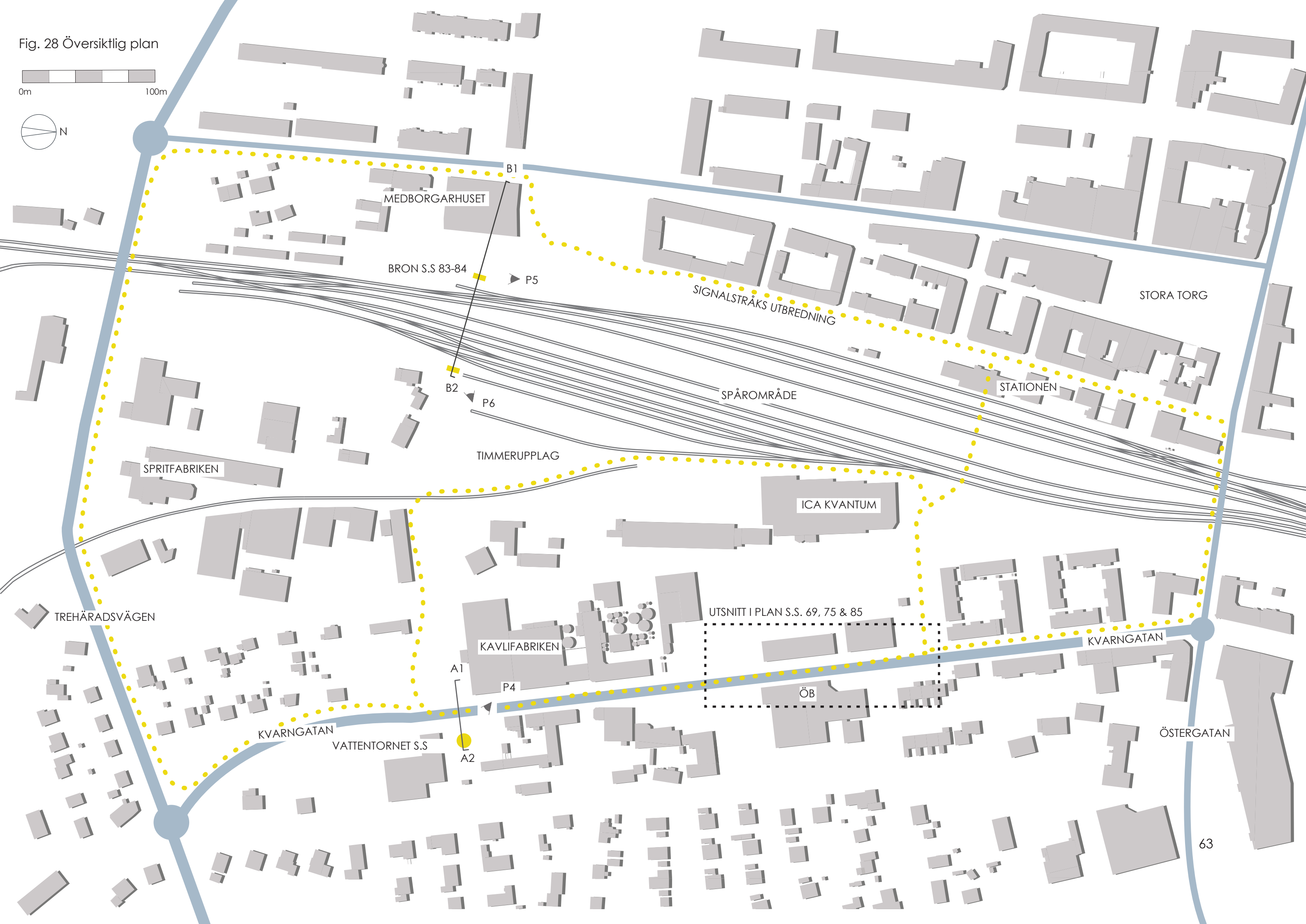
Formspråk

Formspråket för elementen i katalogen samt dess konceptuella förslag bör inspireras av befintliga strukturer och former samt av de rumsliga analyserna. Genom att använda organiska former skapas kontraster till den annars raka rutnätsstaden och storskaliga kvartersstrukturen - därför är organiska former att föredra. Områdets redan befintliga organiska former, exempelvis timmervallarna och kakelmosaikmålningen, ska fungera som en inspirationskälla. Genom olika element och varierande formspråk kan begreppet "blandsstad" belysas, ett begrepp som Eslövs kommun har som ledord för Järnvägsstadens stadsomvandlingsprocess.

Översiktlig plan

Till höger ser vi figur 28, en övergripande plan över Järnvägsstaden, vilken visar var de olika elementen i idékatalogen är placerade rent geografiskt. Planen visar förslag tre:s visuella signalstråk, som breder ut sig från väst till öst, placeringen av Bron från förslag tre samt vattentornet. Planen redovisar även det utsnitt av Kvarngatan vi använt för samtliga förslag, (se sida 69, 75 och 85) och på var snitt A1-A2 samt B1-B2 är dragna.

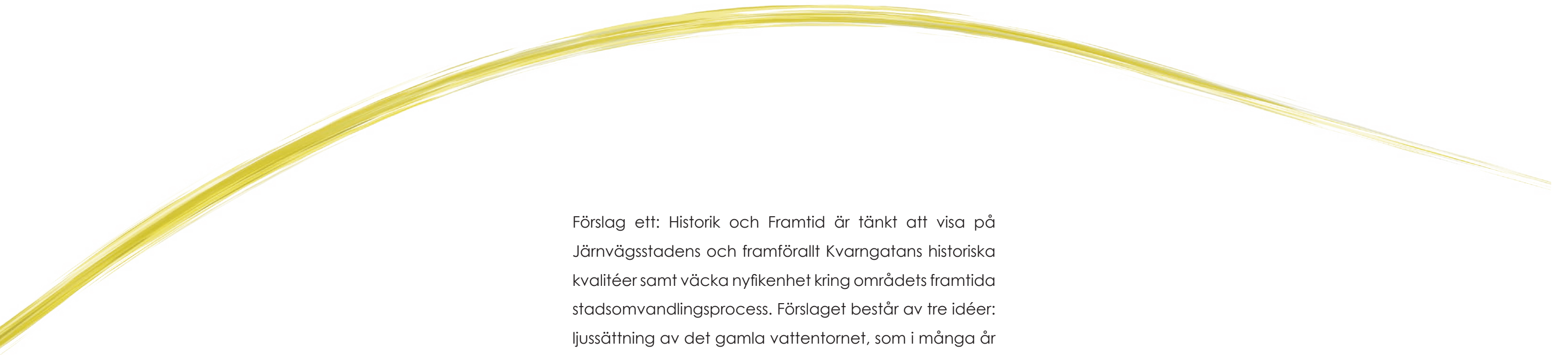
Fig. 28 Översiktlig plan





Förslag ett

Historik och framtid



Förslag ett: Historik och Framtid är tänkt att visa på Järnvägsstadens och framförallt Kvarngatans historiska kvalitéer samt väcka nyfikenhet kring områdets framtida stadsomvandlingsprocess. Förslaget består av tre idéer: ljussättning av det gamla vattentornet, som i många år spelat en stor roll i östra Eslövs historia; två fotografiska installationer som genom gamla fotografier och framtida visioner visar Kvarngatans kulturhistoriska kvalitéer samt Eslövs kommuns framtida planer för Järnvägsstaden; kommunikativa medel i form av pratbubblor placerade vid Kvarngatans kulturhistoriska byggnader samt vid de fotografiska installationerna.

Förslaget presenteras som ett pilotprojekt med en livslängd på ett år, följt av en utvärdering gjord av Eslövs kommuns planeringsenhet och kommuninvånare.

Kommunikation

Ett sätt att kommentera den framtida utvecklingen för Kvarngatan och belysa dess historiska arv är genom att placera ut informativa skyltar i form av pratbubblor vid Kvarngatans kulturhistoriska byggnader (se sida 47) som, baserat på Eslövs kommuns Kulturmiljökarta (Eslövs kommun 2019), informerar förbipasserande om byggandernas och platsens historia. Pratbubblorna ska även informera förbipasserande om vad som kan komma att ske på Kvarngatan i framtiden. Vid de fotografiska installationerna (se sida 68) är pratbubblornas syfte att uppmärksamma om installationernas funktion och informera om dess innerbörd.

Pratbubblorna är i förslag ett monterade i fundament (se konceptuell skiss till höger, figur 29) och fungerar som ett sätt att väcka tankar och frågor hos Eslövsborna kring Järnvägsstadens framtid. Genom information (om Kvarngatans historia) och diskussionsfrågor (om Kvarngatans framtid) är ambitionen att det ska skapas en interaktion mellan kommuninvånarna (brukarna) och kommunen (markägarna) samt generera ett ökat intresse för Eslövs kulturhistoria.

Pratbubblorna kommunicerar frågor som: *Vad tycker du ska ske här i framtiden?* eller uppmaningar som: *Besök Kulturmiljökartan på Eslövs kommuns hemsida för mer information om denna byggnad!*



Fig. 29: Figuren visar ett exempel på hur pratbubblorna i kan tänkas se ut i förslag ett.

Ljussättning

Det gamla vattentornet är ett unikt landmärke i Eslövs kommun och är ett av östra Eslövs nyckelplatser. Vattentornet, med dess 38m i höjd, gör det möjligt för dig att orientera dig oavsett vilken sida av järnvägsrälsen du än befinner dig på.

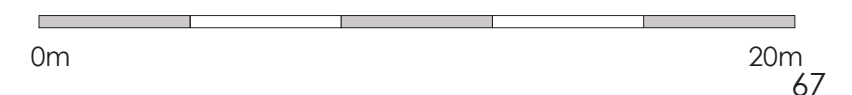
Genom att ljussätta det gamla vattentornet, likt en fyr, synliggörs denna fysiska struktur och dess kvalité som historiskt landmärke, även när mörkret faller på. Samtidigt är ljussättningen av Fyren ett sätt att signalera och att generera orienterbarhet med syftet att skapa en tydligare koppling mellan Järnvägsstaden och den västra sidan av Eslöv.

Fram tills dess att pilotprojektet är över och en detaljplan för Järnvägsstaden arbetats fram är det tänkt att Fyren ska lysa upp östra sidan av järnvägen - för att påminna medborgarna om vad som komma skall och vad som historiskt sett tagit plats här.



Sektion A1-A2 skala 1:500

Fig. 30: Sektion A1-A2. Sektionen är dragen tvärs över Kvarngatan, genom vattentornet. Sektionen redovisar förslagets ljussättning av vattentornet i form av en Fyr. Skala: 1:500 (A3).

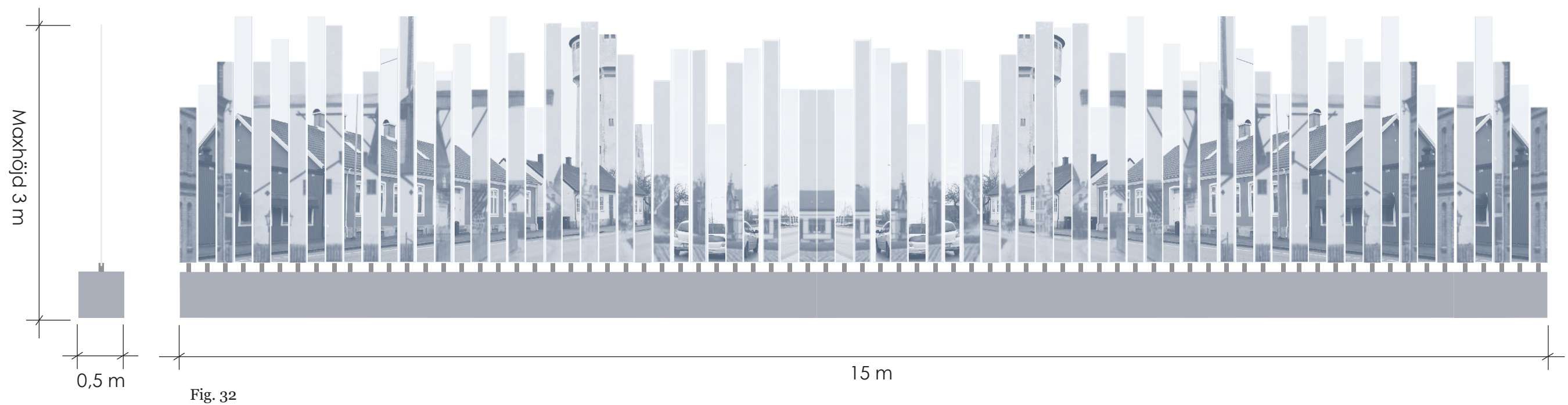
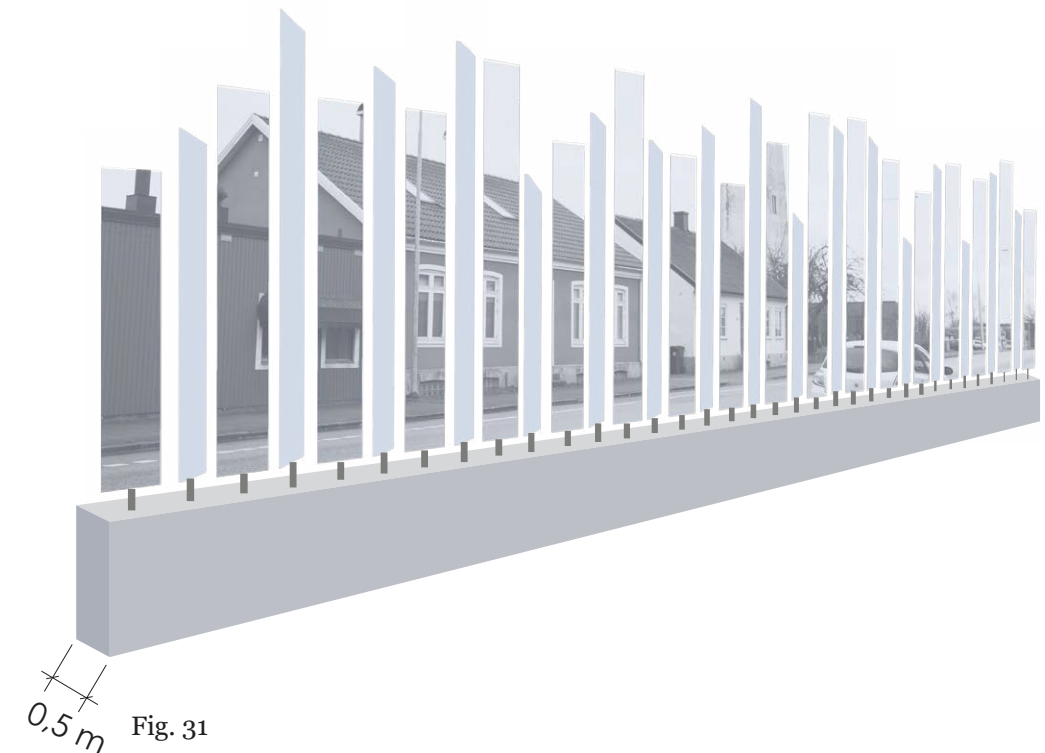


Fotografisk installation

Två fotografiska installationer i form av transparenta plexiglas med fotografier som från en vinkel visar på Kvarngatans framtida utveckling och ur motsatt vinkel visar på gatans historiska utformning är placerade på två platser längs med Kvarngatan. De fotografiska installationeerna är placerade på betongfundament med en maxhöjd på tre meter och är 15 meter långa (se detaljritningar 31 och 32).

Installationerna ramar in gatan, drar ned gaturummets skala genom att fungera som väggar gentemot angränsande parkeringar, men bidrar framförallt till en diskussion kring Kvarngatans historiska arv och dess framtida utveckling.

Pratbubblorna vid installationerna informerar och skapar diskussion: *Vad kan tänkas hända på denna parkeringsplats i framtiden? Vad har hänt här, rent historiskt? Vad vill du ska hända här?*





BEFINTLIG
TRÄD

PARKERING

FOTOGRAFISK
INSTALLATION

AD BILDELAR

NORDSJÖ

P1

PRATBUBBLA

BEFINTLIG
LYKTSTOLPE

FOTOGRAFISK
INSTALLATION

PARKERING

ÖVERSKOTTSBOLAGET

BOSTÄDER

69

Fig. 33 Illustrationsplan Föslag Ett
Skala 1:200 (A1)

5 m



STATIONEN

FYREN



Perspektivet visar den fotografiska installationen samt ljussättningen av det gamla vattentornet i förslag ett.



Förslag två

Sänkt hastighet

Förslag två: Sänkt Hastighet är tänkt att hantera frågan kring bildominans längs med Kvarngatan och sänka hastigheten samt skapa vistelsevänlighet. Förslag två är koncentrerat framförallt kring ett specifikt utsnitt på Kvarngatan (se sida 63), där gaturummet är tänkt att exkludera bilen genom att helt enkelt omdirigera den till omkringliggande gator. De rumsskapande idéerna som är tänkta att bidra till vistelsevänlighet och begränsad bildominans är: sittmoduler inspirerade av timmervallarna intill järnvägsrälsen; urnor av corténstål fyllda med växtlighet; färgstråk målat i marknivå samt en rumsskapande ljusslinga.

I förslaget står fotgängare och cyklisters perspektiv i fokus. Att Kvarngatan idag domineras av biltrafik bidrar till att gatan upplevs som svåråtkomlig. Därför har vi valt att stänga av en del av Kvarngatan för biltrafik. I vårt förslag tar vi hänsyn till viktiga siktlinjer samt Kvarngatans historiska värde. Den allra viktigaste siktlinjen är den mot det gamla vattentornet.

Förslaget presenteras som ett pilotprojekt med en livslängd på ett år, följt av en utvärdering gjord av Eslövs kommuns planeringsenhet och kommuninvånare.

Sittmoduler

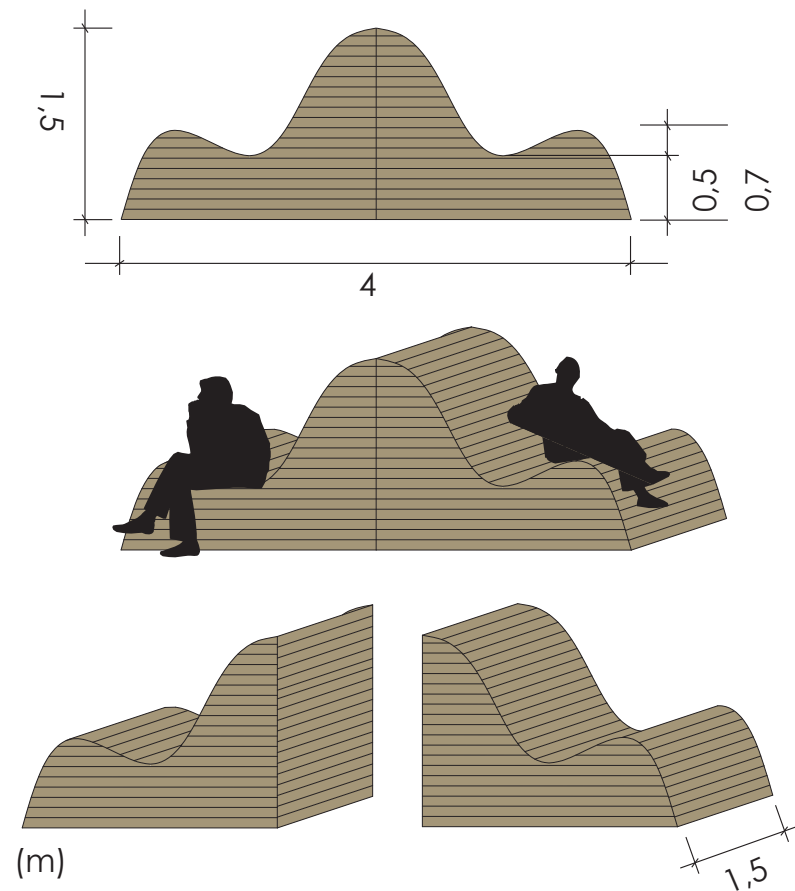


Fig. 34

Längs med den bilfria delen av Kvarngatan som vi ser på sida 75 är sittmoduler utplacerade. Inspirationen för utformningen av modulerna fann vi i timmervallarna belägna vid timmerupplaget mitt emot Medborgarhuset, öster om järnvägen (se sida 63). Dess böljande formspråk står i kontrast till östra Eslövs rutnätsformade gatustruktur och påminner oss om brokigheten i Kvarngatans byggnader.

Modulerna är tillverkade av furu, vilket ytterligare knyter an till timmerupplaget. Sittmodulen består av två delar, som går att föra samman, dra isär och till viss mån flytta på.

Urnor

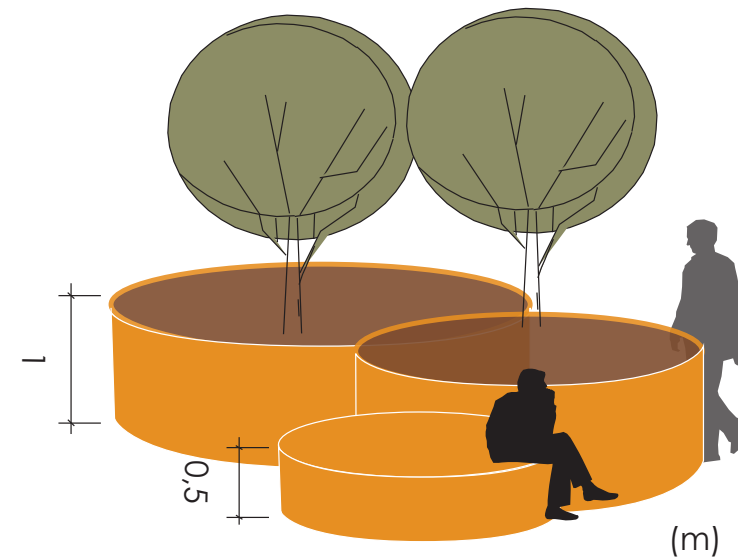


Fig. 35

För att skapa rumslighet och uppmåna till vistelse har vi i förslag två tillfört gröna volymer, vilka drar ned skalan och ger en rumsbildande effekt, samtidigt som grönstruktur är något som är starkt efterfrågat av Eslövs kommun (2018).

De stora, cirkelformade urnorna av cortenstål bidrar till bevarandet av Kvarngatans industriella karaktär och är en meter höga, medans diametern varierar. Intill vissa av urnorna finns även sitttytor i cortenstål utplacerade, 0.5 meter i höjd. Urnorna är placerade på det vis att stråket aldrig understiger 3m i bredd, i syfte att skapa framkomlighet för lastbilar och uttrykningsfordon.

Färgstråk



Fig. 36

Basen för förslag två vilar i det gula färgstråket, som signalerar att gaturummet är tillägnat fotgängare och cyklister. Den gula färgen är tänkt att härleda till Kvarngatans befintliga karaktär: den gula färgen är en återkommande färgsättning på flera fasader. Många associerar Eslöv med rött tegel där den gula färgen kan utgöra en stark kontrast till det röda.

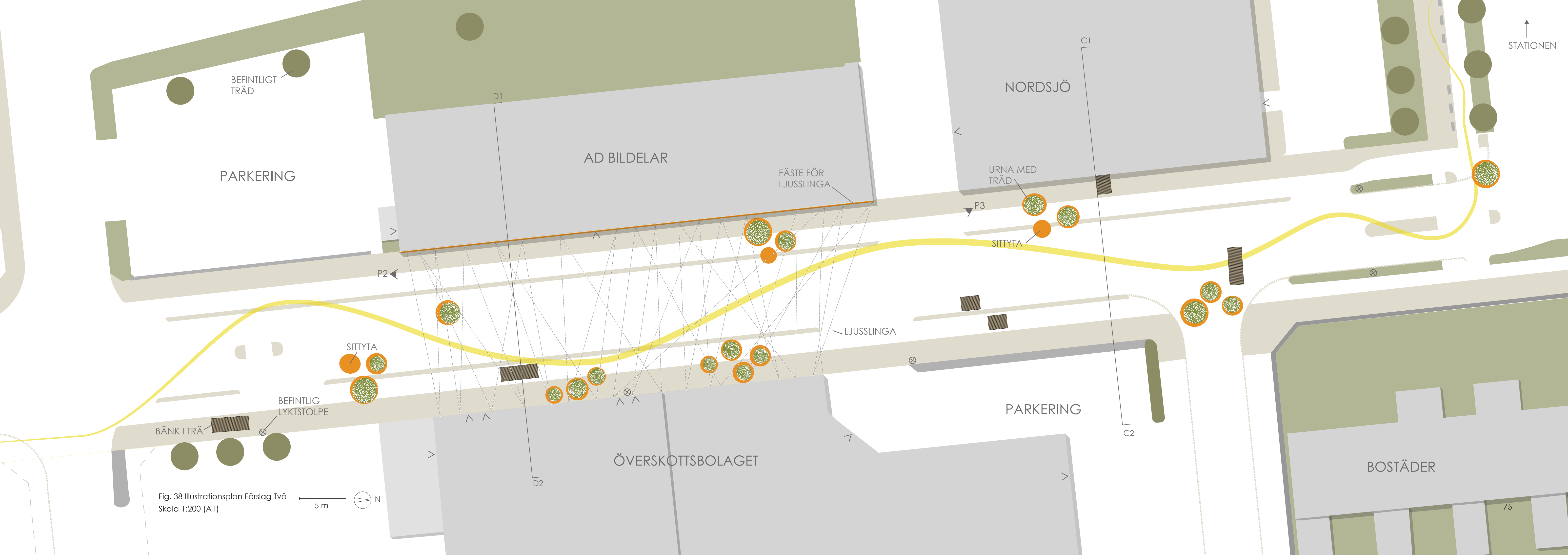
Gul markering på marken i en organisk form är ett identitetsskapande inslag som skapar orienterbarhet och vägledning. Utformningen av asfaltsmålningen är starkt kopplad till tidigare nulägesbeskrivningar gjorda under vår platsanalys. Markeringen kopplar samman Kvarngatan med västra Eslöv och gör det tydligt för bilisten att den inte är välkommen här.

Ljussättning

Mellan Överskottsbolaget och AD-bildelar är en ljusslinga monterad tvärs över Kvarngatan. Syftet med denna ljusslinga är att utgöra ett rumsbildande element såväl dag- som natt samt att möta utmaningen om bristande belysning. Ljusslingan är monterad på pelare som i sig är monterade i betongfundament på mark samt i taknockeln på Överskottsbolaget. Höjdsättningen på ljusslingan understiger aldrig 4m, med hänsyn till framkomligheten för lastbilar och utryckningsfordon.



Fig. 37



Sektion C1-C2

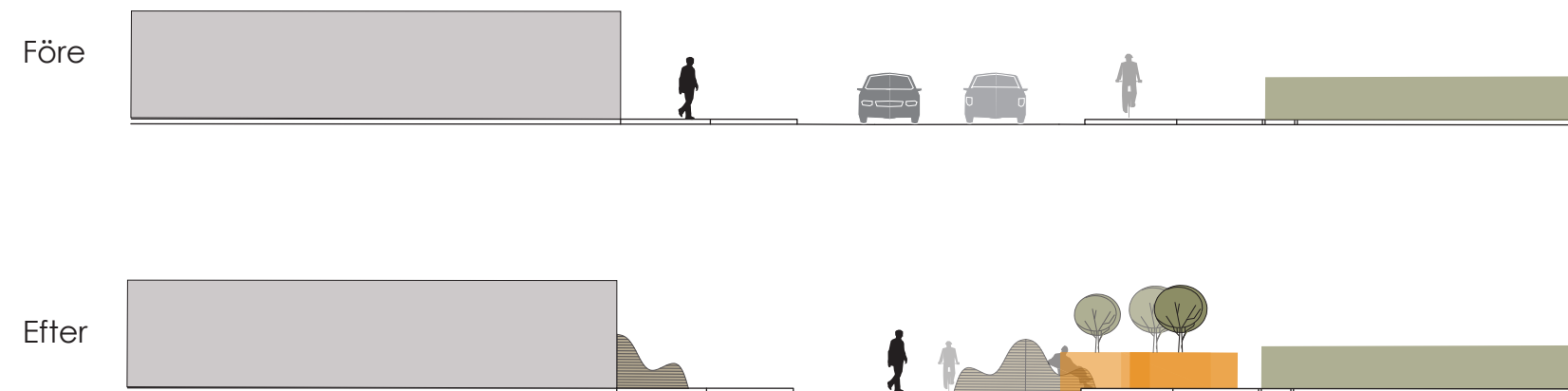


Fig. 39: Sektion C är dragen tvärs över Kvarngatan (se fig. 38). Sektionen visar en före och en efterbild vilken illustrerar förslagets gestaltning. Skala: 1:200 (A3).

Sektion D1-D2

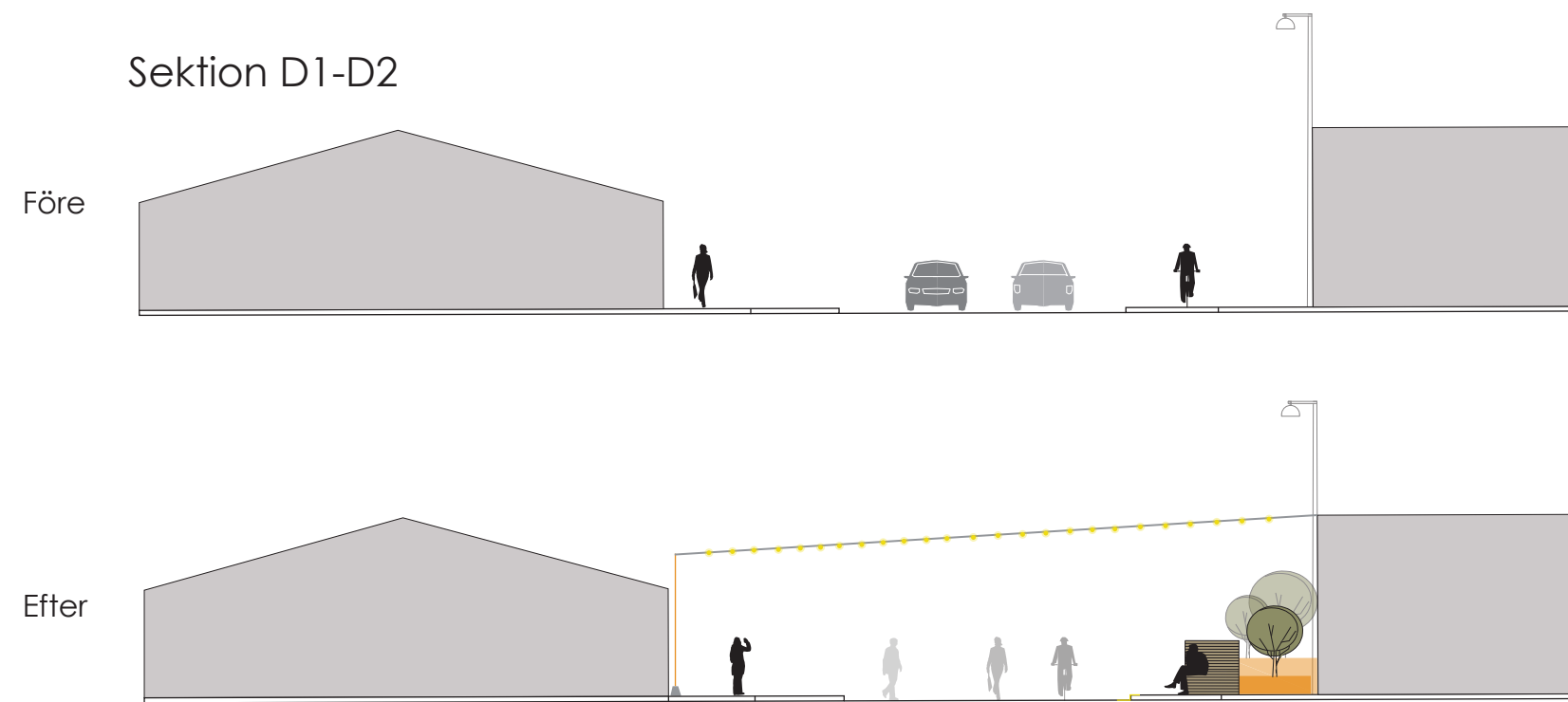


Fig. 40: Sektion D är dragen tvärs över Kvarngatan (se fig. 38). Sektionen visar en före och en efterbild vilken illustrerar förslagets gestaltning. Skala: 1:200 (A3).

0m 5m



Perspektivet visar hur de olika idéerna smyckar Kvarngatan i förslag två. Dessa består av sittmoduler, en rumsbildande ljusslinga, urnor med vegetation och ett gult färgstråk.




Perspektivet illustrerar Kvarngatans mest centrala del. Här blickar vi söderut - siktlinjen mot vattentornet är väldigt tydlig.

Perspektivet visar på förslag
två:s breddning av gång- och
cykelbanan ut i körbanan i
syftet att få bilarna att sänka
sin hastighet.



Förslag tre

Föra samman



Förslag tre: Föra samman beskriver ett symboliskt grepp vars syfte är att med omsorg föra samman Eslövs östra sida med den västra. Förslaget består sammantaget av tre olika idéer: visuell ledning genom något vi valt att benämna som signalstråk, en konceptuell bro i form av en hand som sträcker sig över järnvägen och välkommet tas emot på den västra sidan samt kommunikation i form av informativa pratbubblor.

Ambitionen är att Järnvägsstaden, öster om järnvägen, i framtiden ska transformeras från ett verksamhetsområde med känslan av bakgata och med ett lågt flöde av människor till en del av Eslövs helhet. En symbolisk bro, som sträcker sig från Järnvägsstaden över järnvägsrälsen symboliserar idén om att överbrygga gränser. Den signalerar vad som komma skall och att det krävs krafttag för att få stadens centrum att enas.

Förslaget i sin helhet presenteras som ett pilotprojekt med en livslängd på ett år, följt av en utvärdering gjord av Eslövs kommuns planeringsenhet och kommuninvånare. Bron däremot, är tänkt att kvarstå fram tills dess byggnationen av den framtida gång- och cykelbron påbörjats.

Visuell ledning: Signalstråk

Signalstråken är de stråk som visuellt binder samman Kvarngatan och östra Eslöv med västra. Signalstråken är ett sätt att vägleda medborgarna från den västra sidan av järnvägen in till Järnvägsstaden i öst. Utformningen av stråken och dess intensitet varierar, samtidigt som ett element är ständigt återkommande: den gula färgen, som på ett enhetligt vis ber dig att följa dess sträckning. Den gula signalen gör det lätt för Eslövsbon att orientera sig från västra Eslöv i rörelserikning mot Kvarngatan.

Den gula färgen är ett identitetsskapande inslag vars karaktär varierar längs med stråken. Signalstråken kan exempelvis illustreras i form av linjer på marken, färg på lyktstolpar, genom målade räcken eller genom talande pratbubblor.



Fig 41: Perspektivet illustrerar Signalstråket längs med Trehäradsvägen. Gul markör längs med räcken skapar vägledning i riktning mot Kvarngatan. Pratabblorna längs vägen uppmuntar till dialog och fungerar som en tankeställare och vägledare.



Fig 42: Perspektivet illustrerar Signalstråket i form av en gul markering i cykelbanan norra delen utav Kvarngatan.



Fig 43: Perspektivet illustrerar ett signalstråk på den västra sidan av järnvägen intill Eslövs station. Signalstråket illustreras i form av en gul pratabbula som vägleder Eslövsbon mot Järnvägsstaden och Kvarngatan.



Fig 44: Perspektivet illustrerar det nyanlagda rekreationsstråket intill banvallarna bakom ICA Kvantum. Stråket ska så småningom sträcka sig ned till Abullahagen i söder. I södra delen av rekreationsstråket är Bron belägen. Längs med stråket syns den gula markeringen i form av målade lyktstolpar och pratabblor som förklarar vart stråket leder.

Bron

I höjd med medborgarhuset och timmerupplaget är Bron placerad. Bron utgörs av två händer, en på var sida av järnvägsrälsen, som på ett näst intill poetiskt vis sträcker sig efter varandra.

Installationernas höga höjd, 3 meter på den västra sidan och 7 meter på den östra, är tänkta att kunna synas på långt avstånd och bidra till att väcka diskussion och synvänder. Bron har ett starkt symboliskt värde och fungerar som en länk mellan öst och väst.

I Eslöv kommuns översiktsplan (2018) redovisas visionen om att anlägga en gång- och cykelbro på just denna plats i framtiden. I dialog med två planarkitekter verksamma vid Eslövs kommun framgick det att kommunen har planer på att köpa upp det gamla timmerupplaget och dess tillhörande mark, en process som kan komma att ta omkring tio år. Vi har därför valt att tidsbegränsa tidsintervallet för Bron till dess att byggnation av den framtida gång- och cykelbron påbörjats.



Ovan ser vi vy nummer fem som överblickar Brons västra sida och ytan vid järnvägsspåret mitt emot medborgarhuset. Bron består av två händer, fästa i betongfundament. Handen symboliserar västra sidan av Eslöv och dess medborgare som mer än gärna tar emot en utsträckt hand från den östra sidan.

Sektion B1-B2

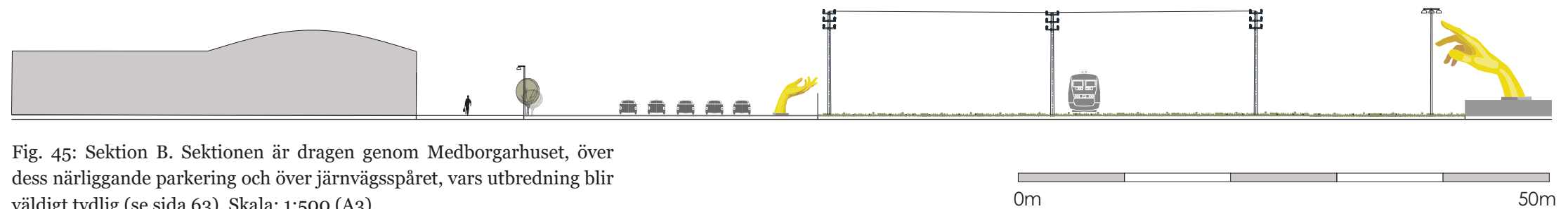


Fig. 45: Sektion B. Sektionen är dragen genom Medborgarhuset, över dess närliggande parkering och över järnvägsspåret, vars utbredning blir väldigt tydlig (se sida 63). Skala: 1:500 (A3).

I detta perspektivet ser vi
Bron som i form av två
händer sträcker sig mot
varandra över järnvägsrälisen.





Fig. 46 Illustrationsplan Förslag Tre
Skala 1:200 (A1)

Sammanfattning: Idékatalog

Idékatalogen består sammantaget av tre förslag komponerade av ett flertal olika gestaltningsmässiga idéer. Tanken med idékatalogen är att presentera ett urval av idéer, där var av ett av förslagen kan ses som en 'lösning' på ett specifikt problem eller ett sätt att belysa en specifik kvalité. Förslagen grundar sig i platsanalysen av Järnvägsstaden och Kvarngatan samt planarkitekternas önskemål.

Förslag ett: Historik och framtid

Förslag nummer ett belyser Järnvägsstadens och framförallt Kvarngatans historiska kvalitéer samt visar på framtida förändring i dess kommande stadsomvandlingsprocess. Förslaget består av två fotografiska installationer, kommunikativa skyltar i form av pratbubblor samt ljussättning av ett av Eslövs främsta landmärken: det gamla vattentornet. Pratbubblorna är placerade vid Kvarngatans kulturhistoriska byggnader vilka informerar om dereas kulturhistoriska värde (baserat på kulturmiljökartan 2019). De två fotografiska installationerna visar historiska fotografier av Kvarngatan samt framtida visioner om gatans utformning. Ljussättningen av det gamla vattentornet, den så kallade Fyren, synliggör det historiska landmärket såväl dag som natt samt skapar ökad vägledning och orienterbarhet i stadsrummet. Förslaget är således tänkt att uppmärksamma medborgare om gatans kulturhistoriska värden och visa på en framtida utveckling av Järnvägsstaden.

Förslag två: Sänkt hastighet

Förslag nummer två syftar till att hantera Kvarngatans problematik kring bildominans samt bidra till ökad vistelsevänlighet för både gående och cyklister. Förslaget består av ett färgstråk i markplan formmässigt inspirerat av kakelmosaikmålningen som återfinns i passagen under järnvägen längs Östergatan, urnor med växtlighet, sittmoduler och en ljusslinga. I förslaget föreslår vi att stänga av för biltrafik längs en del av Kvarngatan och samtliga element är ett sätt att signalera för bilister att de inte är välkomna där. Elementen är även rumsbildande vilket, i kombination med reducerad biltrafik, ska öka vistelsevänlighet och trevnad. Ambitionen med förslaget har varit att introducera Kvarngatan för en 'första' användning genom att aktivera det gaturum som för närvarande inte används av annat än bilar.


Förslag tre: Föra samman

Det tredje förslaget är ett sätt försöka föra samman östra och västra Eslöv genom visuell ledning i form av signalstråk och en konceptuell bro. Intentionen med Signalstråken är att de ska vägleda människor från Eslövs västra sida över till Järnvägsstaden i öst och generera ett ökat flöde av människor.. Signalstråken kompletteras av pratbubblor vilket bidrar till kommunikation, dialog och vägledning. Genom den konceptuella Bron manifesteras förslagets grundtanke om att föra samman och ena västra och östra Eslöv. Bron, med sitt symboliska värde, överbrygger järnvägen som barriär, bidrar till att synvända och visar på framtida utveckling av staden samt väcker nyfikenhet kring Kvarngatan och Järnvägsstadens stadsomvandlingsprocess.



3

Diskussion & Reflektion



I diskussionen presenterar vi kortfattat resultatet av den teoretiska bakgrundsstudien och för ett mer ingående resonemang kring tillämpningen av studien i Järnvägsstaden och på Kvarngatan. Vi redogör för de styrkor, svagheter, hot och möjligheter som vi anser att förslagen i idékatalogen handskas med. Vi reflekterar även över hur vi har gått till väga i de olika stadierna av processen samt funderar kring framtida studier.

Diskussion

Syftet med vårt examensarbete har varit att bidra med kunskap kring fenomenet temporär landskapsarkitektur i en urban kontext. Vi har behandlat ämnet dels genom en teoretisk bakgrundsstudie och dels genom en tillämpning av ämnet i Järnvägsstaden och på Kvarngatan i Eslöv, bestående av både en platsstudie och en idékatalog.

Våra tre första frågeställningar besvaras i den teoretiska bakgrundsstudien. Dessa frågeställningar är:

- Hur beskrivs temporär landskapsarkitektur i litteraturen?
- Vad står begreppet temporär landskapsarkitektur för och på vilka sätt kan det ta sig uttryck?
- Vilken potential har temporär landskapsarkitektur i urbana sammanhang och vad finns det för fördelar och nackdelar?

Genom vår idékatalog besvaras frågeställningen:

- Hur kan temporär landskapsarkitektur tillämpas rent konkret i vårt studerade fall i Eslöv?

I den teoretiska bakgrundsstudien och genom idékatalogen besvaras frågeställningen:

- På vilka sätt kan temporär landskapsarkitektur vara ett undersökande, argumenterande eller experimenterande verktyg för landskapsarkitekter och planerare?

Idékatalogen är baserat på kunskapen den teoretiska bakgrundsstudien gav oss kring fenomenet temporär landskapsarkitektur samt dess tillämpbara metoder och strategier, tillämpade på en reell och faktisk miljö. I analysarbetet av Kvarngatan framkom det att de främsta utmaningarna området står inför idag är bildominans, gaturummets storskalighet, upplevda barriärer genererade av såväl järnvägen som de stora kvartersblocken och bristfällig orienterbarhet, vilka vi arbetat med i våra förslag. Även om idékatalogen med dess tre olika förslag på egen hand inte kommer att kunna lösa alla de utmaningar och eventuella hot Kvarngatan och Järnvägsstaden möter, så tror vi att vår idékatalog kan bidra med lösningar för att uppfylla de i dagsläget mest primära behoven. Vi vill även poängtera att vår avsikt med idékatalogen inte är att tillgodose de utmaningar och hot som kräver en långsiktig permanent lösning och struktur. Idékatalogen handlar om att identifiera och uppmärksamma problematik samt visa på möjlig potential med området.

Idékatalogens förslag har anpassats efter platsens förutsättningar och kvalitéer med hänsyn till Eslövs kommuns önskemål, visioner och framtida planering. I vårt projekt tog vi rollen som möjliggörare, baserat på Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013) strategi Enable, med ambitionen att skapa förutsättningar och möjliggöra för temporär landskapsarkitektur i Järnvägsstaden och på Kvarngatan i Eslöv. Trots vår initiala startfas kan våra förslag mycket väl komma att övergå i en annan strategisk utvecklingsfas i framtiden, så som Coach och/eller Formalize. Strategin Coach beskriver hur platsens användare, markägare och lokala aktörer kopplas samman till ett nätverk för att tillsammans besluta om och främja temporär användning (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013). Detta är, enligt oss, ett lämpligt nästa steg för respektive förslag. Genom att skapa

en gemensam plattform för kommunen, områdets boende och verksamhetsägare kan Kvarngatan och Järnvägsstaden stärkas lokalt och bidra till en stärkt identitet och platstillhörighet för samtliga parter. Förslagen hade i dessa fall kommit att vidareutvecklas i dialog med medborgare och lokala aktörer. Strategin Formalize innebär att 'formalisera' en plats från dess informella temporära användningsområde till ett formellt och mer långvarigt sådant (Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013).

Längs med Kvarngatan är bildominans en stor utmaning, vilket vi i förslag två arbetat med genom att både stänga av en del av gatan för biltrafik och i en annan del utöka utrymmet för fotgängare och cyklister i syftet att sänka bilisternas hastighet. Vi tror att denna temporära insats skulle kunna leda till påtryckningar om att ytan ska få förbli bilfri. Likväl tror vi att de gröna volymer som tillförs i förslag två kommer att uppskattas, så att även grönska önskas utgöra ett permanent och/eller ett återkommande inslag på platsen. Detta i enlighet med kategorin Formalize.

Idékatalogen främjar både temporär landskapsarkitektur och aktivering av en underutnyttjad yta på många sätt. Förmågan att aktivera, introducera eller omdefiniera en plats funktion, beroende på platsens läge samt dess fysiska och sociala förutsättningar, beskrivs som en av de främsta styrkorna med temporär landskapsarkitektur (Lehtovuori & Ruoppila 2012). I figur 12 presenteras tre olika platser vilka samtliga är relevanta för temporär landskapsarkitektur. Enligt tabellen kategoriserade vi Kvarngatan som ett *för närvarande underutnyttjat eller oanvänt område*, vars problematik ligger i dess brist på tydligt definierade funktioner samt ett lågt flöde av människor. Detta innebär att ett av våra syften med idékatalogen var att introducera Kvarngatan för en första användning.

Att ta vara på en plats befintliga kvalitéer framförs som en av flera viktiga aspekter i arbetet med temporär landskapsarkitektur (Diedrich & Dahl 2016; Blumner 2006; Bishop & Williams 2012). Idékatalogens gestaltningsmässiga förslag är baserade både på materiell och immateriell inventering av platsen med ambitionen att åstadkomma en enhetlig design. Denna är tänkt att knyta an till Eslövs och Järnvägsstadens identitet genom att både belysa historiska kvalitéer och framtida visioner, samt genom val av färg och form. I arbetet med idékatalogen inspirerades vi av befintliga strukturer som vi kom i kontakt med under våra platsbesök i Järnvägsstaden. Ett tydligt dominerande formspråk i området var de statiska formerna, vilket visar sig i områdets stadsstruktur i form av rutntätsstaden med dess raka gator och kvadratiska kvartersblock. Vi valde att, i kontrast till rutnätsstaden, främja områdets mer 'diskreta' böljande och organiska former vilka återfinns i kakelmosaikmålningen i passagen under järnvägen längs Östergatan, i timmervallarnas former och i Kvarngatans upplevda rumsliga utformning. Dessa val knyter an till platsens geografiska läge och dess utformning, men symboliserar även ett skifte i Järnvägsstadens stadsomvandlingsprocess.

Om något av idékatalogens förslag realiseras hade troligtvis Eslövs kommun och Järnvägsstaden gynnats i sin helhet. Det ökade flöde och rörelse av människor som vi tror bildas vid och omkring Kvarngatan, genom respektive förslag, hade förhoppningsvis bidragit till ett starkare flöde av människor mellan västra och östra Eslöv. Ett helt Eslöv och en mer befolkad Kvarngata och Järnvägsstad hade i sin tur kunna innebära att gatan upplevs som mer än bara en bakgata, vilket efterfrågats av Eslövs kommuns planarkitekter.

Vår idékatalog är uppbyggd kring tre olika förslag komponerade av olika idéer och gestaltningsmässiga element.

I vår idékatalog utgick vi från befintliga strukturer vilka satte ramarna för förslagen. Vi gjorde inga ändringar på platsens fysiska strukturer då samtliga av våra föreslagna insatser är ovan mark. Samtliga ingrepp valde vi att tidsbegränsa till att som längst fortgå tills dess att eventuella detaljplaner realiseras. Våra gestaltningsmässiga idéer kommer således inte att ha någon påverkan på vad framtiden har att erbjuda i form av permanenta strukturer.

Förslag nummer ett, Historik och framtid, är tänkt att belysa Järnvägsstadens och Kvarngatans historiska kvalitéer genom två fotografiska installationer, kommunikativa skyltar i form av pratbubblor samt ljussättning av ett av Eslövs främsta landmärken: det gamla vattentornet. I förslaget placeras skyltar vid Kvarngatans kulturhistoriska byggnader med information kring dess historia baserat på kulturmiljökartan (2019). De två fotografiska installationerna visar hur Kvarngatan har sett ut rent historiskt men även Eslövs kommuns framtida visioner om gatans utformning. Tanken med förslaget är att uppmärksamma Kvarngatans redan befintliga kvalitéer och informera om Järnvägsstadens stadsomvandlingsprocess. Genom att ljussätta det gamla vattentornet, likt en Fyr, tar vi till vara på dess egenskap som en nod att orientera sig efter och möter Kvarngatans utmaning om ökad vägledning och orienterbarhet i stadsrummet. Samtidigt som denna utmaning möts uppfyller Fyren, liksom de fotografiska installationerna, även önskemål om att uppmärksamma gatans kulturhistoriska värden och visa på en framtida utveckling av Järnvägsstaden.

Förslag nummer två, Sänkt hastighet, syftar till att skapa vistelsevänlighet för gång- och cykeltrafikanter genom att få bot med Kvarngatans bildominans. Förslaget består av ett antal gestaltningsmässiga idéer såsom ett färgstråk i markplan, urnor med växtlighet, sittmoduler och en

ljusslinga. Samtliga element är tänkta att både signalera för bilister att de inte är välkomna samt skapa rumslighet och trevnad. Ambitionen med förslaget har varit att introducera Kvarngatan för en 'första' användning genom att aktivera det gaturum som för närvarande inte används av annat än bilar. De rumsbildande element som tillförts, (se sida 73-74), har syftet att möta utmaningarna om bildominans, storskaliga rum, järnvägen som barriär, bristfällig orienterbarhet, bristen på grönska, upplevelsen av Kvarngatan som bakgata samt bristen på mötesplatser och målpunkter längs med gatan.

Förslag nummer tre, Föra samman, är ett sätt att försöka föra samman och ena Eslöv genom visuell ledning i form av signalstråk och en konceptuell bro. Tanken är att Signalstråken ska vägleda människor från Eslövs västra sida till den östra och generera ett ökat flöde av människor i Järnvägsstaden och på Kvarngatan. Signalstråken kompletteras av pratbubblor vilket bidrar till kommunikation, dialog och vägledning. Genom en konceptuell bro manifesteras förslagets koncept om att föra samman västra och östra Eslöv. Bron, med sitt symboliska värde, överbrygger järnvägen som barriär, bidrar till att synvända och visar på framtida utveckling av staden samt väcker nyfikenhet kring Kvarngatan och Järnvägsstadens stadsomvandlingsprocess.

Vikten av medborgardialog beskrivs som en av de viktigaste aspekterna i utformningen av en temporär plats (Zimm 2016; Malmö stad 2018; Oswalt, Overmeyer & Misselwitz 2013; Bishop & Williams 2012). Kommunikativa och informativa skyltar i form av pratbubblor är tänkta att utgöra ett alternativt tillvägagångssätt för medborgardialog, vilken ej var möjlig för oss att genomföra inom ramarna för vårt arbete. Syftet med vårt kommunikativa medel är att informera och skapa dialog om det temporära projektet men även om en framtida stadsomvandlingsprocess.

I den teoretiska bakgrundsstudien fördes inget konkret resonemang kring hur en temporär plats kan tänkas gestaltas. Däremot framfördes ett antal olika strategier och en planeringmetodik som betonade temporär landskapsarkitekturs förmåga att aktivera och förändra en plats karaktär (Lehtouvuori & Ruoppila 2012; Zimm 2016; Bauman 2012). Det framkom även att kontinuerlig utvärdering av en temporär plats och dess användning samt att arbeta med medborgardialog är av stor vikt i arbetet med det temporära (Zimm 2016; Andersson 2019b; Diedrich & Dahl 2016).

Ovanstående lärdomar har vi försökt att använda oss av i utformandet av vår idékatalog där samtliga förslag presenteras som ett pilotprojekt följt av en utvärdering av både Eslövs kommun samt kommuninvånarna. Beroende på hur resultatet av en sådan utvärdering blir kan förslagen tänkas utgöra ett återkommande inslag längs med gatan. Projektet kan sedan utformas på nytt genom en ny gestaltning i samråd med, och med hänsyn till, medborgares och lokala aktörers önskemål och behov. Vi ser även möjligheten att projektet kan bidra till en dominoeffekt, där temporära platser kan uppstå på andra geografiska lägen i staden.

Under arbetet med idékatalogens gestaltningsmässiga delar har vi funderat mycket kring för- och nackdelar med temporär landskapsarkitektur. Vi har emellanåt haft svårt att särskilja på vilka ingrepp som befinner sig inom ramarna för vårt arbete och vilka åtgärder som bör vara av en mer permanent struktur vid en framtida utformning, exempelvis i gestaltningen av Bron. Här ställde vi oss frågor som: *om vi anlägger en fysisk bro - är det temporär landskapsarkitektur?; Är det, för oss, relevant att anlägga en fysisk bro i detta skede?* Att försöka tillgodose ett behov på en permanent lösning med en temporär beskrivs, enligt Desimini, Karimi och Stubblefield (2015), som

en av bristfälligheterna med temporär landskapsarkitektur. Vi vill däremot poängtera att vår idékatalog varken är tänkt att utgöra en lösning på ett permanent behov eller en bromskloss för en sådan. Idékatalogen är menat att ses som en katalysator, ett sätt att aktivera området på innan exploateringsfasen, under en förutbestämd tidsperiod.

Vidare hävdar Desimini, Karimi och Stubblefield (2015) att temporära platser korta livslängd hindrar förekomsten av dynamiska processer vilka annars är vitala för ett levande landskap. Här tolkar vi detta som att författarna syftar på landskap av vegetativ sort, och inte på den urbana och hårdgjorda karaktär Kvarngatan besitter. Idékatalogens förslag kommer således inte påverka de nuvarande fysiska förutsättningarna nämnvärt eller hindra dess framtida utveckling. Desimini, Karimi och Stubblefield (2015) menar även att vi genom att benämna en plats som tillfällig förhindrar platsens förmåga att vidareutvecklas till någonting annat. Även detta är en aspekt som vi har haft i åtanke när vi utformat våra förslag. I vår idékatalog presenterar vi tre olika förslag oberoende av varandra, bestående av ett antal gestaltningsmässiga element, i kombination med kontinuerlig utvärdering av platsen och medborgardialog. Detta innebär att de temporära platser som bildas genom respektive förslag, har möjlighet att transformeras i enlighet med vad medborgarna önskar.

Reflektion kring genomförandet

Teoretisk bakgrundsstudie

Vår teoretiska bakgrundsstudie är till stor del baserad på artiklar och böcker skrivna av bland annat amerikanska, finska och tyska författare. Vid informationsinhämtning har vi haft svårt att hitta svenskt material som behandlar ämnet temporär landskapsarkitektur. Mycket av den litteratur vi funnit relevant är därför skriven på engelska med engelsk terminologi. Det faktum att materialet till stora delar är skrivet på engelska och baserat på andra länders planeringspraktik, har emellanåt gjort det svårt att direkt tillämpa litteraturen på en svensk planeringspraktik.

Att hitta nyskriven litteratur eller fakta som föreföll relevant har även det varit svårt, vilket resulterat i en del äldre källor, cirka 10 år gamla. Hur det kan komma sig, att det inte finns mer svenskt material och en mer aktuell litteratur, är en diskussion i sig. Trots detta upplever vi att den litteratur vi studerat är omfattande och gav en god variation vad gäller olika perspektiv och synsätt på temporär landskapsarkitektur.

Den teoretiska bakgrundsstudien gav oss ingen gestaltningsmässig riktlinje, vilket inte heller var dess syfte. Vår ambition med studien var att undersöka hur temporär landskapsarkitektur kan utgöra ett kompletterande inslag till dagens översiktsplanering genom implementering av flexibla strategier i planeringsprocessen. Tanken var att bakgrundsstudiens teoretiska grepp skulle komma att kompletteras med studieresor och platsbesök till bland annat Köpenhamn och Berlin. Syftet med detta var att ge oss en bredare kunskap kring hur platser med temporär landskapsarkitektur kan tänkas gestaltas. Med hänvisning till utbrottet av världspandemin COVID-19, var detta en omöjlighet för oss.

Tillämpning: Järnvägsstaden

Platsanalys

Val av plats

Kvarngatan och Järnvägsstaden i Eslöv är en relevant plats för temporär landskapsarkitektur. Detta faktum grundar vi dels på att de utmaningar som Kvarngatan möter i dagsläget, exempelvis bristfällig orienterbarhet och brist på funktion, enligt vår teoretiska bakgrundsstudie kan tänkas åtgärdas i form av temporär landskapsarkitektur, dels på grund av att Kvarngatan uppmärksammats både av Eslövs kommuns planarkitekter och av oss under våra platsbesök i Eslöv som en tillämpbar plats för denna temporära företeelse.

Vi tog i ett inledande skede av vår arbetsprocess kontakt med kommuner runt om i Skåne i sökandet efter en relevant plats att studera. De kommuner som vi kontaktade var större tätorter runt om i Skåne, eftersom vi önskade att utföra ett gestaltningsförslag kring temporär landskapsarkitektur i urban miljö. Två planarkitekter verksamma vid Eslövs kommun visade ett stort intresse, och föreslog Järnvägsstaden som ett potentiellt projektområde. De har under arbetets gång bistått oss med kartunderlag och information vilken varit väsentligt för utformandet av såväl analysmaterial som idékatalogens olika förslag.

Dokument

De kommunala handlingar som vi tagit del av och använt oss av är de som fanns tillgängliga för oss våren 2020. Det finns i nuläget inga detaljplaner för Järnvägsstaden, vilket har bidragit till att vi fått göra en del antaganden framförallt baserat på Eslövs kommuns översiktsplan, antagen 2018, och vad som sades under vårt möte med de kommunala planarkitekterna. I utformandet av idékatalogen och dess tre olika förslag utgick vi från att de översiktliga planer och visioner som presenterades, såväl muntligt som i skriftliga dokument, kommer att realiseras.

Dialog

I dialog med Matilda Suneson och Moa Åhnberg, planarkitekter verksamma vid Eslövs kommun, framkom det att deras tanke var att vårt projekt för kommunen skulle kunna komma att fungera som en inspirationskälla i arbetet med Järnvägsstadens och Kvarngatans framtida utformning. Ett övergripande syfte med vårt projekt har således varit att inspirera genom att bidra med ett förslag på gestaltningsmässiga utformningar, snarare än att få projektet realiserat. Att samarbeta med Eslövs kommun har inneburit att vi rent teoretiskt utfört vårt projekt inom sådana realistiska ramar som endast en kommunal planeringsenhet kan bistå med. Planarkitekterna framförde exempelvis önskemål om att få järnvägen att upplevas som mindre av en barriär och att Järnvägsstaden skulle få en mer stadsmässig karaktär med ökad orienterbarhet där områdets kulturhistoriska arv står i fokus. Samtidigt var planarkitekterna noga med att poängtera att de inte ville ge oss några restriktioner, varken i val av plats eller gestaltningsmässig utformning, utan att vi gärna fick “skapa fritt”.

På grund av rådande omständigheter (COVID-19) kom endast ett fysiskt möte med planeringsenheten på Eslövs kommun att ske. Om situationen hade varit annorlunda hade en tätare dialog under våren 2020 varit möjlig, både tidsmässigt och fysiskt, vilket hade varit fördelaktigt. Genom vårt inledande möte samt genom mailkorrespondens fick vi ta del av Kvarngatan och Järnvägsstadens problematik, befintliga kvalitéer och generella framtidsplaner. Informationen som förmedlades har bidragit till vårt analysarbete och gav oss en utgångspunkt för idékatalogen. Vi har även blivit bistådda med kartunderlag i form av DWG-filer vilket varit till stor hjälp i princip alla skeden av platsstudien och gestaltungsarbetet.

Platsbesök

Platsbesök i Eslövs centrum, Järnvägsstaden och på Kvarngatan utfördes vid tre olika tillfällen. Detta val grundar sig i våra tidigare erfarenheter om att det ofta är en fördel att besöka platser vid fler tillfällen än ett, under olika omständigheter, vid olika tidpunkter på dygnet och under varierade väderförhållanden. Ett första besök ger ett första intryck som lätt kan förvrängas om nya besök inte utförs, samtidigt som nya besök genererar nya observationer.

Under vårt första platsbesök hade vi ett möte med planarkitekterna Suneson och Åhnberg på Eslövs kommun. De introducerade oss till området öster om järnvägen, Järnvägsstaden, och berättade om vilken problematik området möter samt hur kommunens framtida planering för området ser ut. Efter mötet besökte vi Kvarngatan och skapade oss en känsla för gatans och områdets karaktär.

Under det andra platsbesöket skapade vi oss en känsla för områdets strukturer: bebyggelse-, grön- och infrastruktur. Platsbesöket gav oss en utökad förståelse för Järnvägsstaden

och dess siktlinjer, flöden och barriärer samt noder och landmärken. Vid det tredje platsbesöket dokumenterade och observerade vi Kvarngatan mer ingående, med fokus på detaljer, kulturhistorisk och materiell inventering.

Samtliga platsbesök dokumenterades grundligt med hjälp av fotografier och anteckningar. Platsbesöken gav oss goda bakgrundskunskaper vilka våra analysertill stor del grundats i. Besöken gav oss dessutom goda kunskaper om Kvarngatans rumsliga utformning vilket varit en nödvändighet för arbetet med idékatalogen.

Analys

I våra analyser utgick vi från olika geografiska avgränsningar, beroende på vilket utsnitt som var lämpligt för analysen. I de övergripande analyserna, nulägesbeskrivningarna av de befintliga strukturerna samt dess framtida utveckling, utgör tätortsgrensens vår avgränsning. I de mer detaljerade analyserna, vilka exempelvis visar på landmärken, noder, siktlinjer samt kulturhistoriska byggnader, utgörs avgränsningen av Kvarngatan i relation till sin geografiska kontext. I dessa analyser låg vårt fokus framförallt på Kvarngatan, men även på dess koppling till västra sidan av järnvägen, eftersom att kopplingen mellan väst och öst är av stor vikt. Underlaget för samtliga analyser är baserade antingen på kommunala dokument, information från vårt möte med planarkitekterna eller egna observationer gjorda under platsbesök.

Under platsbesöken var flödet av människor, framförallt på Kvarngatan, lågt. Endast bilister syntes och hördes. På grund av detta utförde vi ingen detaljerad rörelseanalys på Kvarngatan. De vägar som vi markerat ut som stråk, är baserat på information av planarkitekterna, kommunala handlingar och egna observationer.

Om vi hade besökt Kvarngatan vid en fjärde tidpunkt hade eventuellt ett annat rörelsemönster kunnat upptäckas, vilket kan vara bra att ha i åtanke. Vinterhalvårets brist på grönska bidrog dessutom till platsens karaktär vilken antagligen hade varit mindre påträngande under sommarhalvåret, även om tillgången på grönska var bristfällig.

Idékatalog

Hur landskapsarkitektur av en temporär karaktär kan gestaltas besvaras inte i den teoretiska bakgrundsstudien, utan undersöks genom att presentera tre gestaltungs-mässiga förslag på hur en temporär utformning i Eslöv kan tänkas se ut. Vår idékatalog och dess förslag är grundat i Järnvägsstadens platsanalys samt i den teoretiska bakgrundsstudien.

Begränsningar

Som tidigare nämnts var planarkitekterna på Eslövs kommun tydliga med att poängtera att de inte ville ge oss några begränsningar i våra gestaltungs-mässiga förslag och att de för dem ska ses på som en inspirationskälla för vidare utveckling. De poängterade även att vi inte behövde ta hänsyn till några ekonomiska aspekter. Vi anser dock att vi som landskapsarkitekter och planerare alltid har en skyldighet att ta ekonomiskt ansvar, med hänsyn till samarbetspartnern - vilket betyder att den ekonomiska aspekten av en gestaltning är att beakta. I och med att våra förslag innehåller olika gestaltungs-mässiga idéer, blir dess ekonomiska påverkan olika stor. Tanken är att kombinera ekonomiskt långsiktigt tänk med hållbara material och försvarbara ekonomiska insatser.

Bron är vårt gestaltungs-förslags mest konceptuella struktur som fram tills dess att en fysisk gång- och cykelbro är på plats

är tänkt att fungera som en synlig koppling mellan östra och västra Eslöv. Bron, i form av två händer, är tänkt att finnas på plats under minst 10 år. Därmed måste materialen som används för konstruktionen vara hållbara i likvärdigt antal år.

Representationsmetod

I ett inledande skede av vårt examensarbete var ambitionen att skapa en tillfällig och interaktiv installation i full skala, som sedan skulle komma att utvärderas. Vi kom under projektets gång dock underfund med att temporär landskapsarkitektur är ett mycket mer komplext ämne än vad vi tidigare skulle ha kunnat tro. Vad som skulle kunna ses på som en ”snabb lösning” utan långvarigt syfte ses nu på som en temporär användning med ett permanent syfte, vars process ibland kan kräva lika mycket tid och undersökning som en permanent gestaltning. Efter att vi under arbetets gång successivt insett hur omfattande arbetet inför en temporär installation faktiskt är och bör vara, insåg vi att ett sådant arbete i kombination med att rent fysiskt skapa, installera och utvärdera en installation, inte var möjligt att genomföra rent tidsmässigt.

Tanken var därefter att skapa en fysisk modell av vår gestaltning, som en del av vår representationsmetod i skala 1:100. En sådan modell skulle kunna bidra till ökad förståelse för platsens nyfunna rumsskapande element, både för oss och för de som vi slutligen presenterar vårt förslag för. Det var vår önskan att genomföra en modell, dock räckte inte tiden till och vi fick prioritera utformningen av idékatalogen framför en sådan form av representationsmetod.

Slutligen presenterar vi idékatalogen i form av vyer, planer, detaljritningar, konceptuella skisser och ett idéprogram. En fysisk modell skulle kunna tillföra en bättre förståelse för

resepektive förslag, även om representationsmetoden redan idag är god.

Framtida studier

I vår teoretiska bakgrundsstudie diskuteras framförallt hur temporär landskapsarkitektur kan planeras för och hur fenomenet kan användas för att komplettera dagens översiktliga planeringspraktik. Vi har däremot inte i lika stor utsträckning undersökt hur god temporär gestaltning ser ut rent designmässigt, mer än genom vårt gestaltungsarbete på Kvarngatan. *Hur kan temporär landskapsarkitektur gestaltas? Vad är en bra temporär utformning? Hur fungerar temporära platsers utformning i realitet?* är frågor vi hade kunnat besvara med hjälp av en studie som undersökt temporär gestaltning genom studiebesök och referensplatser. En sådan undersökning hade kunnat vara en studie i sig och hade krävt mer tid av oss, samt utförliga platsbesök, vilket under pandemin våren 2020 var en praktisk omöjlighet.

För vår del, som gestaltande landskapsarkitekter, hade det varit av stort intresse att implementera ett av våra förslag för att sedan utvärdera förslaget i dialog med Eslövs kommun och kommuninvånare. I den teoretiska bakgrundsstudien kommer vi fram till att medborgardialog är en av de viktigaste aspekterna att ta hänsyn till när det gäller flexibel planering, för att temporär landskapsarkitektur ska fungera fördelaktigt. I och med att vårt projekt pågått under en kortare tidsperiod innebär det att vi, som tidigare nämnt, till förmån för annat fått prioritera bort vissa önskvärda delar av projektet. Till detta hör en tidskrävande medborgardialog, en process som i vanliga fall kan pågå under en mycket lång tid. I framtida studier hade det varit spännande att se hur dialogen mellan planerare, kommun och medborgare hade kunnat se ut vid en fortsatt gestaltning av Kvarngatan.



Källförteckning

Referenslista

Elektroniska källor

Andersson, K. (2019a). Låt tonåringarna vara med och skapa sin egen plats i staden. *Disorder*. [Blogg] 15 februari.

Tillgänglig via: <https://www.arkitekt.se/lat-tonaringarna-vara-med-och-skapa-sin-egen-plats-i-staden/> [2020-01-29]

Bauman, I. (2012). Temporary urbanism - the steppingstones to placemaking. *Urban Design Group Journal*, vol. 122, ss. 14- 15.

Tillgänglig via: [http://www.udg.org.uk/sites/default/files/publications/UD122_magazine%20\(2\)_o.pdf](http://www.udg.org.uk/sites/default/files/publications/UD122_magazine%20(2)_o.pdf) [2020-02-10]

Björklund, C. (2016). *Rädda Gastelyckan i Lund - Nu brinner det i knutarna*.

Tillgänglig via: <https://www.tacky.se/radda-gastelyckan-lund-nu-brinner-det-knutarna/> [2020-04-13]

Blumner, N. (2006). *Planning for the Unplanned: Tools and Techniques for Interim Use in Germany and the United States*. Berlin: Deutsches Institute für Urbanistik.

Tillgänglig via: <https://difu.de/dokument/planning-for-the-unplanned-tools-and-techniques-for-interim.html#1> [2020-02-01]

Boverket. (2019). *Mångfunktionella gator*. Karlskrona: Boverket. (Rapport 2019:7).

Tillgänglig via: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/mangfunktionella-gator.pdf> [2020-03-06]

Desimini, J., Karimi, P. & Stubblefield, T. (2015). Limitations of the Temporary: Landscape and Abandonment. *Journal of Urban History*, vol. 41 (2), ss. 279–293 DOI: <https://doi.org/10.1177/0096144214563502> [2020-02-15]

Diedrich, L & Dahl, C. (2016). Ile de Nantes 2000–2010: a method for the meantime? *Journal of Landscape Architecture*, vol. 11 (2), ss. 72-83. DOI: <https://doi.org/10.1080/18626033.2016.1188576> [2020-02-07]

Eslövskommun. (2010). *Programhandling: Översiktsplan för Eslövs kommun: Fördjupning för Eslöv, öster om järnvägen*.

Eslöv: Miljö- och samhällsbyggnad, Stadsbyggnad.

Tillgänglig via: <https://docplayer.se/15930852-Oversiktsplan-for-eslovs-kommun-fordjupning-for-eslov-oster-om-jarnvagen.html> [2020-02-17]

Eslövs kommun. (2018). *Översiktsplan Eslöv 2035*. Eslöv: Antagen av kommunfullmäktige 2018-05-28.

Tillgänglig via: https://eslov.se/wp-content/uploads/oversiktsplan_eslov2035_antagen20180528.pdf [2020-02-03]

Eslöv kommun. (2019). *Kulturmiljökarta*. Eslöv: Eslövs kommun.

Tillgänglig via: <https://eslov.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=f91b6cc71038462796c0b3201fe3ff22> [2020-03-15]

Ferreri, M. (2015). *The seductions of temporary urbanism. Ephemera: theory and politics in organization*, vol. 15(1), ss. 181-191.

Tillgänglig via: <http://www.ephemerajournal.org/contribution/seductions-temporary-urbanism> [2020-02-15]

Henecke, B. & Khan, J. (2002). *Medborgardeltagande i den fysiska planeringen – en demokratisk analys av lagstiftning, retorik och praktik*. Lund: Department of Sociology. (Dept. of Technology and Society rapport nr. 36)

Tillgänglig via: <https://portal.research.lu.se/portal/files/4453664/3972503.pdf> [2020-02-04]

Konstkiosk. (2019). *Moderkiosk*.

Tillgänglig via: <http://konstkiosk.se/konstkiosk/moderkiosk/> [2020-04-13]

Lehtovuori, P. & Ruoppila, S. (2012). Temporary use as means of experimental urban planning. *SAJ Serbian Architectural Journal*, vol. 4 ss. 29-54.

Tillgänglig via: <https://www.researchgate.net/publication/275259733> [2020-02-08]

Malmö stad. (2016). *Baltiska utställningen 1914*.

Tillgänglig via: <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/A-D/Baltiska-utstallningen.html> [2020-04-13]

Malmö stad. (2018). *Sommargator i Malmö - konceptbeskrivning*. Malmö: Fastighets- och gatukontoret.

Tillgänglig via: <https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f8f3df/1554887906491/Sommargator%20konceptbeskrivning.pdf> [2020-03-11]

Mayo, J. M. (2009). Temporary Landscapes. *Journal of Architectural and Planning Research*, vol. 26(2), ss. 124–135.

Tillgänglig via: https://www.researchgate.net/publication/275583327_Temporary_Landscapes [2020-02-05]

Mousaviyan, H. (2017). *Copenhagen Street Food stänger - här är grundarens nya satsning*.

Tillgänglig: <https://ng.se/artiklar/copenhagen-street-food-stanger-har-ar-grundarens-nya-satsningl> [2020-04-13]

Muntliga källor

Suneson, M. (2020). Planarkitekt i Eslövs kommun. Möte vid Eslövs kommun, 2020-02-13.

Åhnberg, M. (2020). Planarkitekt i Eslövs kommun. Möte vid Eslövs kommun, 2020-02-13.

Spridd (2016). *Jubileumsparken 2021*.
Tillgänglig: <http://www.spridd.se/jubileumsparken-2021>
[2020-04-13]

Zimm, M. (2016). *Tillfällig arkitektur ger plats för kultur: Rumsskapande händelser och gemenskapande platser*. Stockholm: White arkitekter.

Tillgänglig via: <https://smartkreativstad.com/wp-content/uploads/2017/10/Tillfallig-arkitektur-ger-plats-f%C3%B6r-kultur-bilaga-1-6.pdf> [2020-02-11]

Tryckta källor

Andersson, K. (2019b). Vem gör plats för vem? *Tidskriften stad: debatt och reflexion om urbana landskap*, nr 26, ss. 39-41.

Arnstberg, K-O. & Bergström, I. (2010). *Bostaden i staden: Europa planerar för stadsboende och stadsliv*. Stockholm: Forskningsrådet Formas.

Bishop, P. & Williams, L. (2012). *The temporary city*. Abingdon: Routledge.

Carmona, M., Heath, T., Tiesdell, S., & Oc, T. (2010). *Public Places - Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. 2. uppl. New York: Routledge.

Dahl, C. (2019). Experimentell omvandling får ta tid. *Tidskriften stad: debatt och reflexion om urbana landskap*, nr 26, ss. 46- 54.

Jacobs, J (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Jarzombek, M. (2008). A Green Masterplan Is Still a Masterplan. I Ruby, I. & Ruby, A. (red.) *Urban Transformation*. Berlin: Ruby Press, ss. 22-29

Jodidio, P (2011). *Temporary architecture now!* Cologne: Taschen.

Lydon, M. & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism- short-term action for long-term change*. Washington; Covelo; London: Island Press.

Oswalt, P., Overmeyer, K. & Misselwitz, P. (2013). *Urban Catalyst, the Power of Temporary Use*. Berlin: DOM publishers

Overmeyer, K. & Lauringer, H. (2007). *Urban pioneers: Berlin - Stadtentwicklung durch Zwischennutzung = temporary use and urban development in Berlin*. Berlin: Jovis Verlag

Parvu, S. & Zanini, P. (2019). Landscape as Means of Questioning the Temporal Frames of Urban Planning. I Bartoli, S. & Stollmann, J. (red.) *TIERGARTEN, LANDSCAPE OF TRANSGRESSION (This Obscure Object of Desire)*. Zürich: Park Books, ss. 114-121.

Undéhn, C. (2012). Temporär arkitektur: Lättare, snabbare, billigare. *RUM - tidskriften om arkitektur, inredning och design*, nr 10, ss. 86-95.

Figurförteckning

Fig. 1: Bax, K. (2017). *Papirøen* [fotografi]. [2020-04-27] Tillgänglig: Flickr.

Fig. 2: Claude, J. (2007). *Le grand éléphant* [fotografi]. [2020-04-27] Tillgänglig: Flickr.

Fig. 3: Eklind, M. (2015). *Pildammsparken* [fotografi]. [2020-04-27] Tillgänglig: Flickr.

Fig. 4: Heinel, M. (2011). *Stånd på Södergatan dag o, dagen före* [fotografi]. [2020-04-27] Tillgänglig: Flickr.

Fig. 5: Engqvist, B. (2013). *Eiffeltornet/Tour Eiffel* [fotografi]. [2020-04-27] Tillgänglig: Flickr.

Fig. 6: La-Citta-Vita. (2013). *Boxi-Platz, flea market* [fotografi]. Tillgänglig: Flickr.

Fig. 7: Marklund, M. (2016). *Gastelyckan* [fotografi].

Fig. 8: Producerat av författarna. (2020). *Vänskapstorget* [fotografi].

Fig. 9: Producerat av författarna. (2020). *Friisgatan* [fotografi].

Fig. 10: Willeborn, B. (2020). *Jubileumsparken* [fotografi].

Fig. 11: Konstkiosk. (2019). *Konstkiosk i Vellinge* [fotografi].

Fig. 12: Lehtovuori, P. & Ruoppila, S. (2012). *Temporary uses typology: conditions and goals* [tabell]. I Lehtovuori, P. & Ruoppila, S. Temporary use as means of experimental urban planning. SAJ Serbian Architectural Journal. vol. 4 ss. 29-54. Editerad av författarna.

Fig. 13: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Ett delat Eslöv* [illustration].

Fig. 14: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Google (2020). *Geografisk kontext* [illustration].

Fig. 15: Illustrerad av författarna. Baserad på Eslövs kommun (2018). *Regional stjärna* [illustration]. I Eslövs kommun. Översiktsplan Eslöv 2035. Eslöv: Eslövs kommun.

Fig. 16: Producerat av författarna. (2020). *Järnvägsstadens karaktär* [fotografiskt kollage].

Fig. 17: Illustrerad av författarna. Baserad på Eslövs kommun (2018). *Markanvändning* [illustration]. I Eslövs kommun. Översiktsplan Eslöv 2035. Eslöv: Eslövs kommun.

Fig. 18: Illustrerad av författarna. Baserad på Eslövs kommun (2018). *Utvecklingsstrategi* [illustration]. I Eslövs kommun. Översiktsplan Eslöv 2035. Eslöv: Eslövs kommun.

Fig. 19: Baserad på kartunderlag från Google (2020). *Kvarngatans belägenhet* [illustration]. Editerat av författarna.

Fig. 20: Producerat av författarna. (2020). *Kvarngatan från norr till syd* [fotografiskt kollage].

Fig. 21: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Nulägesbeskrivning: kulturhistoriskt värde* [illustration].

Fig. 22: Producerat av författarna. (2020). *Kvarngatans kulturhistoriska byggnader* [fotografiskt kollage].

Fig. 23: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Nulägesbeskrivning: stråk, noder, landmärken och barriärer* [illustration].

Fig. 24: Baserad på kartunderlag från Google (2020). *Nulägesbeskrivning: verksamheter* [illustration]. Editerad av författarna.

Fig. 25: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Nulägesbeskrivning: rumslighet, sektioner* [illustration].

Fig. 26: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Nulägesbeskrivning: rumslighet, plan* [illustration].

Fig. 27: Producerat av författarna. (2020). *Pantone* [illustration].

Fig. 28: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Översiktlig plan* [illustration].

Fig. 29: Producerat av författarna. (2020). *Pratbubblor* [illustration].

Fig. 30: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Sektion A1-A2* [illustration].

Fig. 31-32: Producerat av författarna. (2020). *Fotografisk installation* [illustration].

Fig. 33: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Illustrationsplan förslag ett* [illustration].

Fig. 34: Producerat av författarna. (2020). *Sittmoduler* [illustration].

Fig. 35: Producerat av författarna. (2020). *Urnor* [illustration].

Fig. 36: Producerat av författarna. (2020). *Färgstråk i mark* [illustration].

Fig. 37: Producerat av författarna. (2020). *Ljusslinga* [illustration].

Fig. 38: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Illustrationsplan förslag två* [illustration].

Fig. 39: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Sektion C1-C2* [illustration].

Fig. 40: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Sektion D1-D2* [illustration].

Fig. 41-44: Producerat av författarna. (2020). *P7-P10* [illustration].

Fig. 45: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Sektion B1-B2* [illustration].

Fig. 46: Illustrerad av författarna. Baserad på kartunderlag från Eslövs kommun (2020). *Illustrationsplan förslag tre* [illustration].

P1: Producerat av författarna. (2020). *Perspektiv ett* [illustration].

P2: Producerat av författarna. (2020). *Perspektiv två* [illustration].

P3: Producerat av författarna. (2020). *Perspektiv tre* [illustration].

P4: Producerat av författarna. (2020). *Perspektiv fyra* [illustration].

P5: Producerat av författarna. (2020). *Perspektiv fem* [illustration].

P6: Producerat av författarna. (2020). *Perspektiv sex* [illustration].

Om inget annat anges är figuren producerad av författarna.

Figur 7, 10 och 11 publiceras med upphovspersonens tillstånd.

